
ASES Y MOTORES
REVISTA DE AUTOMOVILISMO
AÑO XI — Nº 141 — BUENOS AIRES
1º DE ABRIL DE 1965 —
$ 30.
ALZAGA, VENCEDOR DE LOS ANDES Y NUEVO CABALLERO DEL CAMINO
★
EMILIOZZI Ganó el Gran Premio
★
Se Mató Raymundo Caparrós
Las revistas de Mauro

ASES Y MOTORES

AÑO XI Nº 141

Dirección, redacción y administración: Larrea 52. Buenos Aires

T. E. 47 - 3137 - 3254

Fundadores:

F. O. Chiocchio y Julián N. López

Directores generales:

J. J. D'Agostino y Eduardo E. D'Agostino

Subdirector:

Nicolás A. D'Agostino

(Representantes en todo el país)

Distribuidores:

Capital: Antonio Martino, Pedro Echague 1339, Alto B. - Interior y Exterior: Multiventas SRL, calle Dr. Eleodoro Lobos 669. T. E.: 89-6413.

NUESTRA PORTADA



Con maestría y dominio en las montañas, Rodolfo de Alzaga cruza Los Andes de regreso a Mendoza, deslizándose en la nieve que cubría la ruta en las inmediaciones del Cristo Redentor.

CORREO CENTRAL — CONCESION Nº 1811 FRANQUEO PAGADO — TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 5230

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL 654042



PARQUE CERRADO E INSOLENCIA

NO es la primera vez que me ocurren estas cosas, no solamente en Mendoza. Se repiten con cierta frecuencia en todas partes, donde mi misión periodística se ve entorpecida, y a veces anulada, por funcionarios que desconocen la función que corresponde a cada uno dentro de sus tareas.

Las entidades organizadoras de competencias entregan determinadas credenciales con el propósito de identificar a quienes las exhiben. Pero los encargados de reconocerlas ignoran el valor de las mismas, incurriendo en actitudes incorrectas y muchas veces de tono demasiado subido. Si esas credenciales no tienen valor, entonces que no las otorguen y dejen librado a cada cual la manera de solucionar sus problemas. Lo que no puede permitirse de ninguna manera es la actitud que asumen quienes abusan de una autoridad mal entendida, atropellando desconsideradamente a quienes cumplen, al igual que ellos, una misión en la carrera. En el parque cerrado de Mendoza ocurrieron hechos inconcebibles. No solamente se entorpeció la labor de los periodistas sino que también, en algunos casos, se los atacó de hecho y de palabra, llegando incluso a la amenaza de detenerlos como si fueran vulgares delincuentes. Y eso no puede ser. Eso sobrepasa el límite de lo tolerable y deben ser castigados quienes incurrieron en esos atropellos completamente reñidos con la característica cordialidad del pueblo mendocino. Si ellos cumplen una función, el periodismo también cumple otra, posiblemente más importante, ya que la misma consiste en informar a los aficionados de todo el país sobre el desarrollo de una competencia automovilística apasionante. La prensa escrita y la oral merecen el apoyo de todos y la consideración que les otorga su investidura y no el atropello inconcebible de esos pocos encargados de la puerta de acceso al parque cerrado de Mendoza, que se tomaron demasiado a pecho una autoridad limitada y se excedieron.

ADUANA Y REPUESTOS

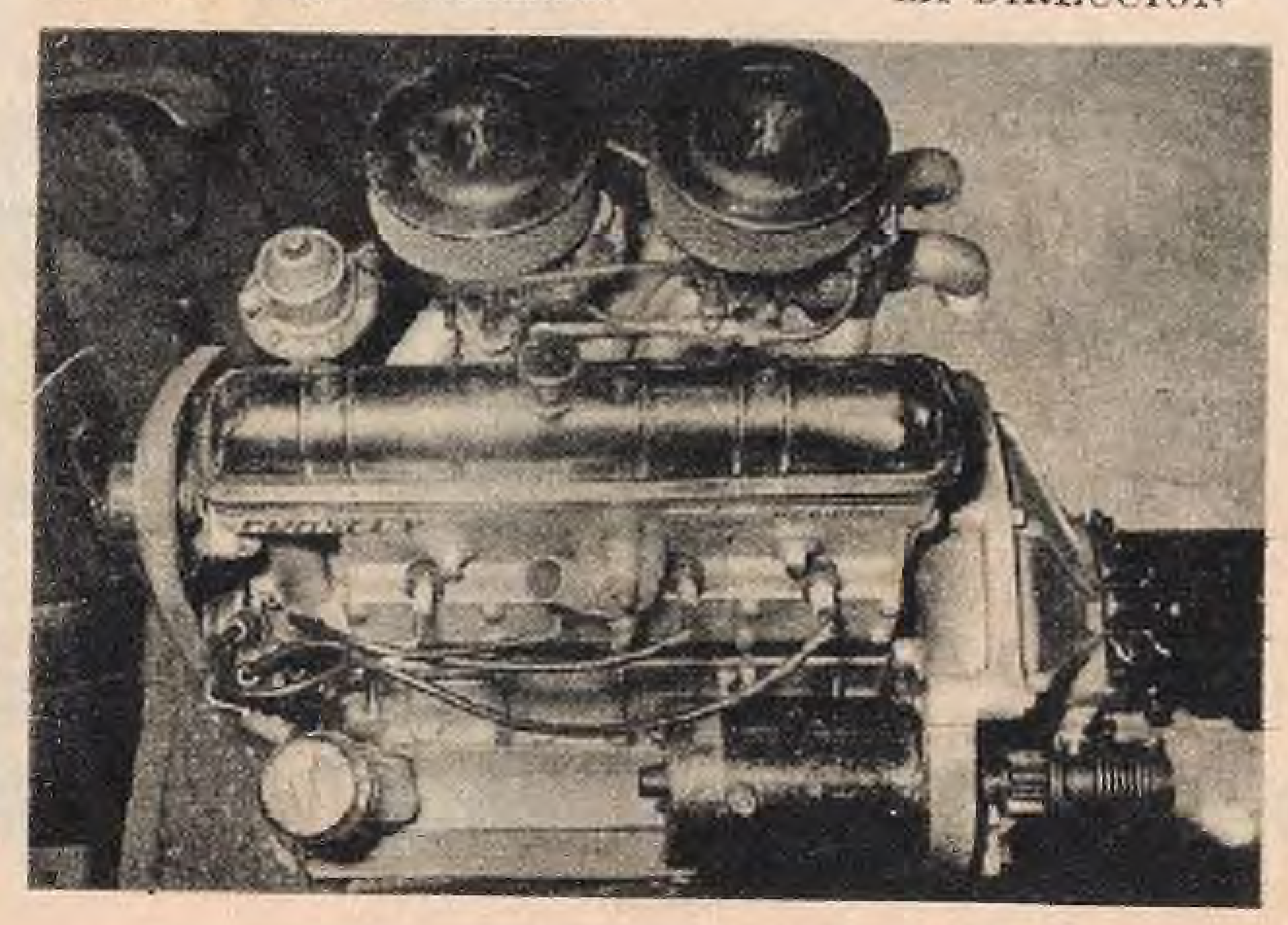
LOS participantes del Gran Premio Internacional "Dos Océanos" vivieron en la tercera etapa un suspenso con relación a la suerte que correrían en la ruta, si no se le permitía a sus auxilios transponer el paso de Las Cuevas, donde está ubicado el puesto aduanero argentino por el paso a Chile. En principio, al permanecer detenidos allí, se produjo cierta confusión, apelando a la buena voluntad de funcionarios —que la hubo en todo momento— para que se superaran los problemas con soluciones rápidas. No era una razón de documentación ni de depósitos reales. Los organizadores del Gran Premio no habían descuidado ese detalle y por allí no había inconvenientes. Los mismos habían surgido por el exceso de repuestos que habían cargado los auxilios de los volantes y la exigencia de un límite para poder seguir con los mismos. Lógicamente las aduanas se ajustan a una reglamentación y sus funcionarios están para hacerla cumplir. No hubo mala intención ni excesivo celo en las funciones. Al contrario. Existía buena voluntad para llegar a un entendimiento que no perjudicara a nadie.

Fue así que luego de varias consultas y con la intervención de un funcionario aduanero mendocino que viajó con toda premura al puesto de Las Cuevas, se llegó a la conclusión que los auxilios podrían seguir viaje, siempre y cuando dejaran allí, previa documentación, todos los repuestos que excedieran la cantidad lógica y aconsejable. Hecho un control de los accesorios, fueron dejados en depósito hasta el regreso todos aquellos que de acuerdo al criterio de los aduaneros estaban de más y los auxilios siguieron viaje. Entendemos



que no hubo mala intención en ninguna de las dos partes en litigio. Posiblemente el exceso de celo de los mecánicos hizo que cargaran algunas piezas de más por si eran necesarias, sin tener en cuenta que los funcionarios son también celosos de su misión y se ajustan a un reglamento en vigencia.

LA DIRECCION



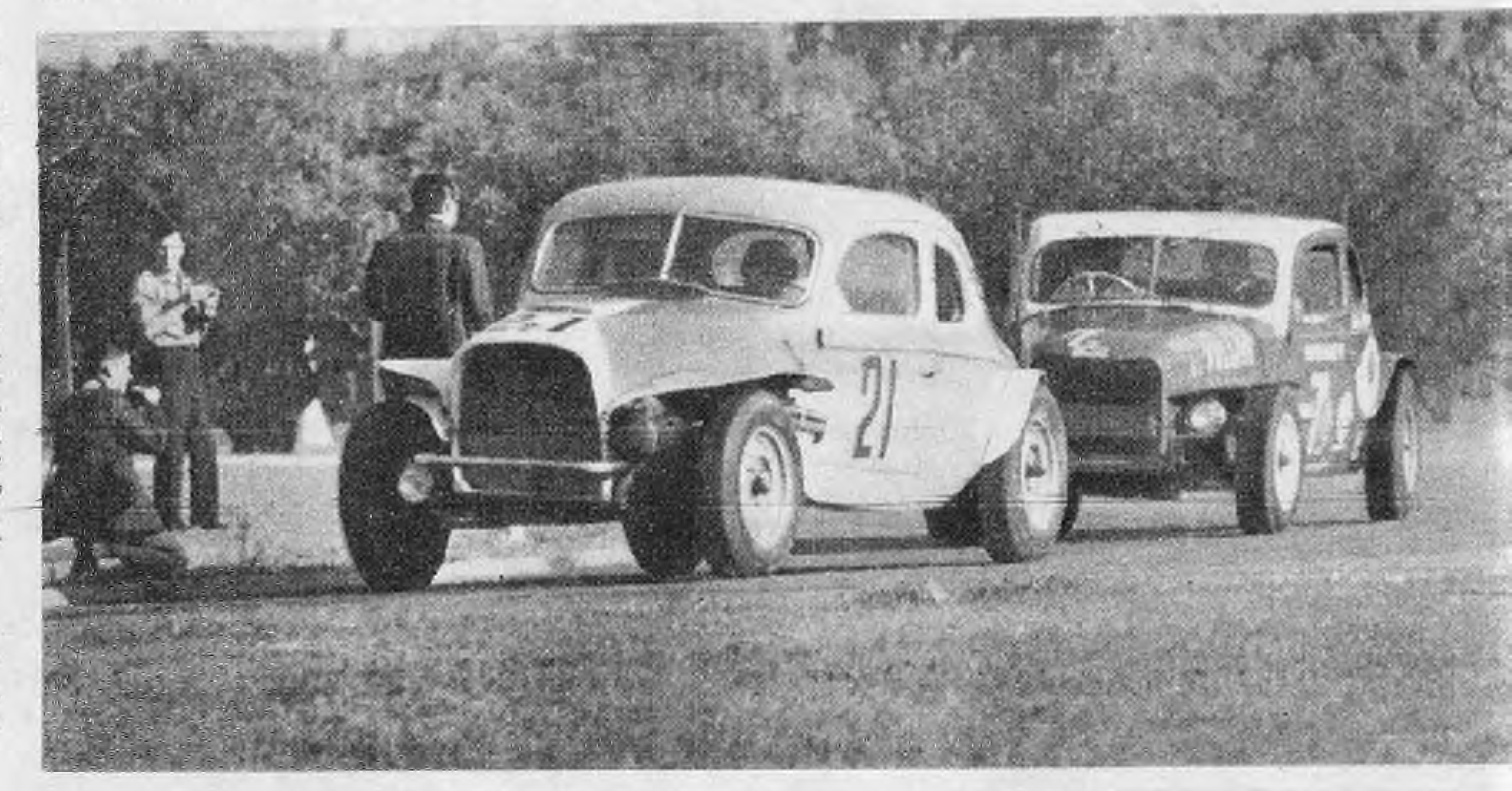
¿No le recuerda otra carrera? Así nos pasó a muchos y entre Cupeiro y la empanada de Sergio reeditaron una disputa sobre la que parecía flotar la sombra querida de Jorge A. Pena.

JORGE CUPEIRO CONDUJO UN CRONOMETRO EN EL AUTODROMO

POBRE, muy pobre, resultó la prueba que el vapuleado Buenos Aires Moto Club consiguió llevar a cabo en el Autódromo después de una semana de postergación, el sábado 13. Así lo entendió el público que llenó las tribunas porque le gustan los "fierros", pero que silbó toda vez que pudo porque no le gustan los fraudes. Se prometieron tres series, un repechaje y una final y a último momento levantaron la tercera serie y el repechaje porque no había inscriptos con qué cubrirlas, para no hablar de las albóndigas que salieron a cumplir en la pista.

La cosa dio para todo, hasta para reír después de la indignación, cuando faltó agua para los radiadores y se vio a los auxilios deambular a la búsqueda de alguna providencial canilla que llenara los bidones, para correr más tarde al encuentro de la autobomba que atravesó la pista y salvó el descuido municipal (aunque no apagó el incendio en el que se "quemaron" los responsables). Si seguimos así puede ser que con el empeño demostrado hasta hoy se consiga al fin un vacío completo en las gradas. ¿O no? Porque el público aguanta sí, pero no porque brame cuando dos volantes se trenzan vamos a creer que el solo estruendo de los motores le va a borrar la mala impresión que deja un autódromo sin lo elemental, un programa de carrera mutilado y otras delicias por el estilo.

La carrera la ganó el dúo "Cupeiro-Chevitu", dos exquisiteces en materia de manejo y de máquina, de la que el propio Cupeiro dijo que "anda bárbaramente y suena como una trompeta", y nosotros juramos que es cierto. Detrás se clasificó Sergio, que con más muñeca que máquina sacó todo el jugo que pudo de su empanada. Tanto la primera serie como la segunda tuvieron en ambos a sus respectivos ganadores ya desde las primeras vueltas: Cupeiro, que en la primera serie picó en tercer lugar —la primera es muy larga— detrás del Volvo de Pairetti y el "chivo" de Domínguez, se colocó segundo antes de entrar al curvón, y la primera pasada frente al palco lo trajo en la punta, que ya no abandonaría. Domínguez luchó mientras pudo y Cupeiro lo dejó, demostrando buen manejo en la persecución. Pairetti, por su parte, se perdió en un trompo que "no terminaba nunca de dar vueltas", según dijo (también manifestó que el Volvo no daba para más) y allí terminó todo. La segunda serie fue una demostración a cargo de Vicente Sergio que el público supo plaudir. Fue más hábil que "Ampacama", entró mejor en las curvas y en la



Gamalero y Enrique Pourciel, de "los de atrás" fueron los que mejor anduvieron. En la foto, Gamalero supera a Pourciel en la salida del curvón.

LAS AUSENCIAS RESTARON BRILLO A LA JORNADA

tercera vuelta salió de la "U" con algunos metros de ventaja sobre Devoto, que no obstante recuperó la punta frente a los boxes. Después, Sergio se colocó al frente y su rival se quedó por fallas; del resto mejor ni hablar. Y así llegamos a la final, donde la competencia se centró en torno a las únicas tres figuras que estuvieron en serio: Cupeiro, Sergio y Domínguez. La hazaña estuvo a cargo del volante de Villa Lugano, que consiguió sostenerse en la punta un par de vueltas pese a la diferencia marcada de máquinas y peleó dura y tenazmente hasta que el "Chevytu" se perdió de vista. Detrás, Domínguez, con muchos kilómetros menos de velocidad que Ríos, consiguió, sin embargo, el tercer puesto merced a una dosis de habilidad y ductilidad que Ríos no exhibió. En resumen, el público fue a ver fierros y algo de eso hubo, pero la habilidad de solo tres competidores y la musicalidad del "Chevy II" no alcanzan para pagar tanto entusiasmo en la tribuna. ¿Estamos, señores?

ALFREDO R. BIGESCHI (h)

LA CLASIFICACION

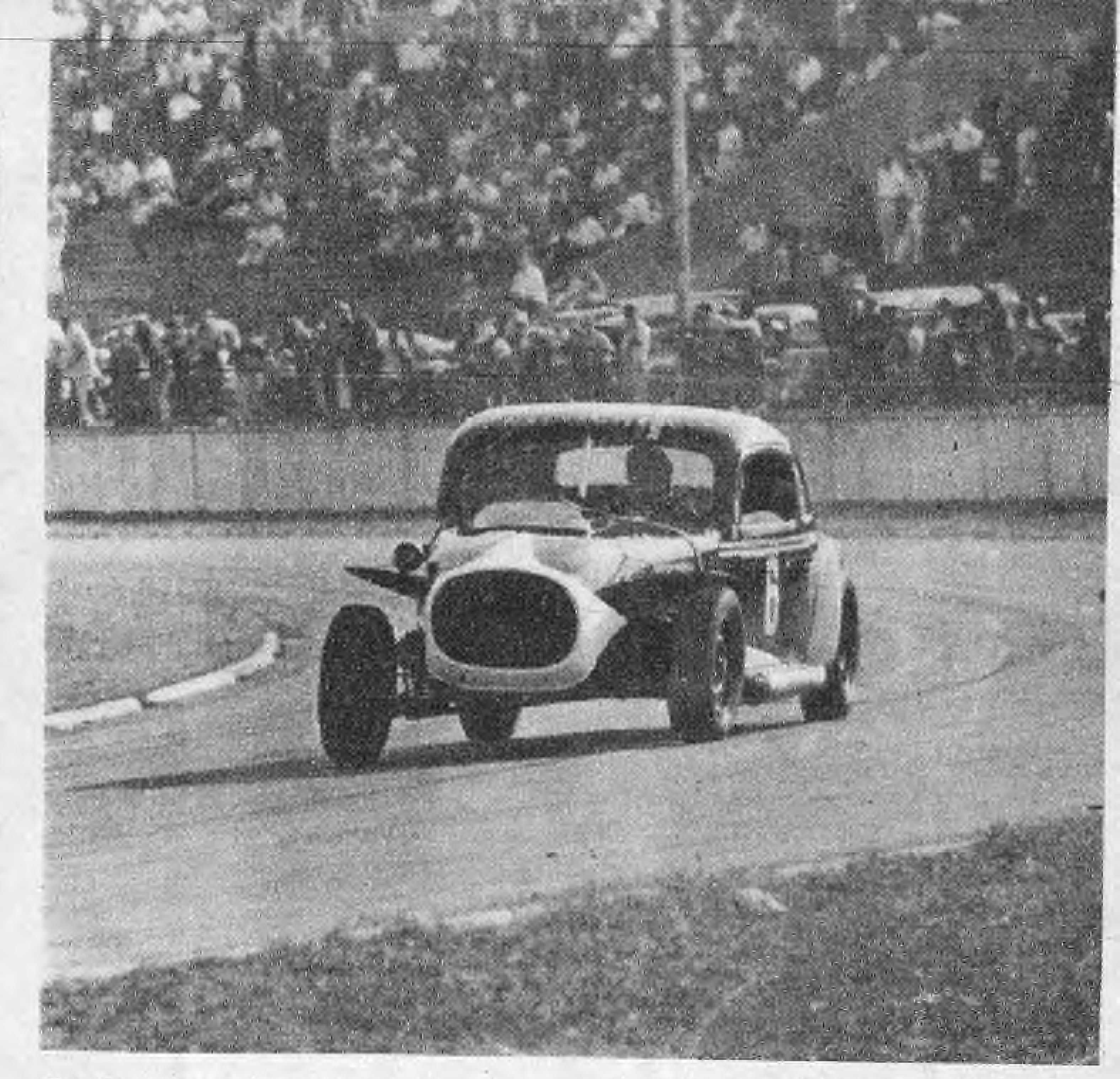
Lo que consignó el cronómetro dejó por resultado la siguiente clasificación en las series:

Primera serie: 1º Jorge Cupeiro, 16m54s6; 2º Ricardo Domínguez, 17m4s; 3º Enrique Pourciel, 18m3/10; 3º;Enrique Guerrero, 18m 22s; 5º Ernesto Scally, 18m22s7, y 6º, Carlos Pairetti, 18m57s9 y 11 vueltas.

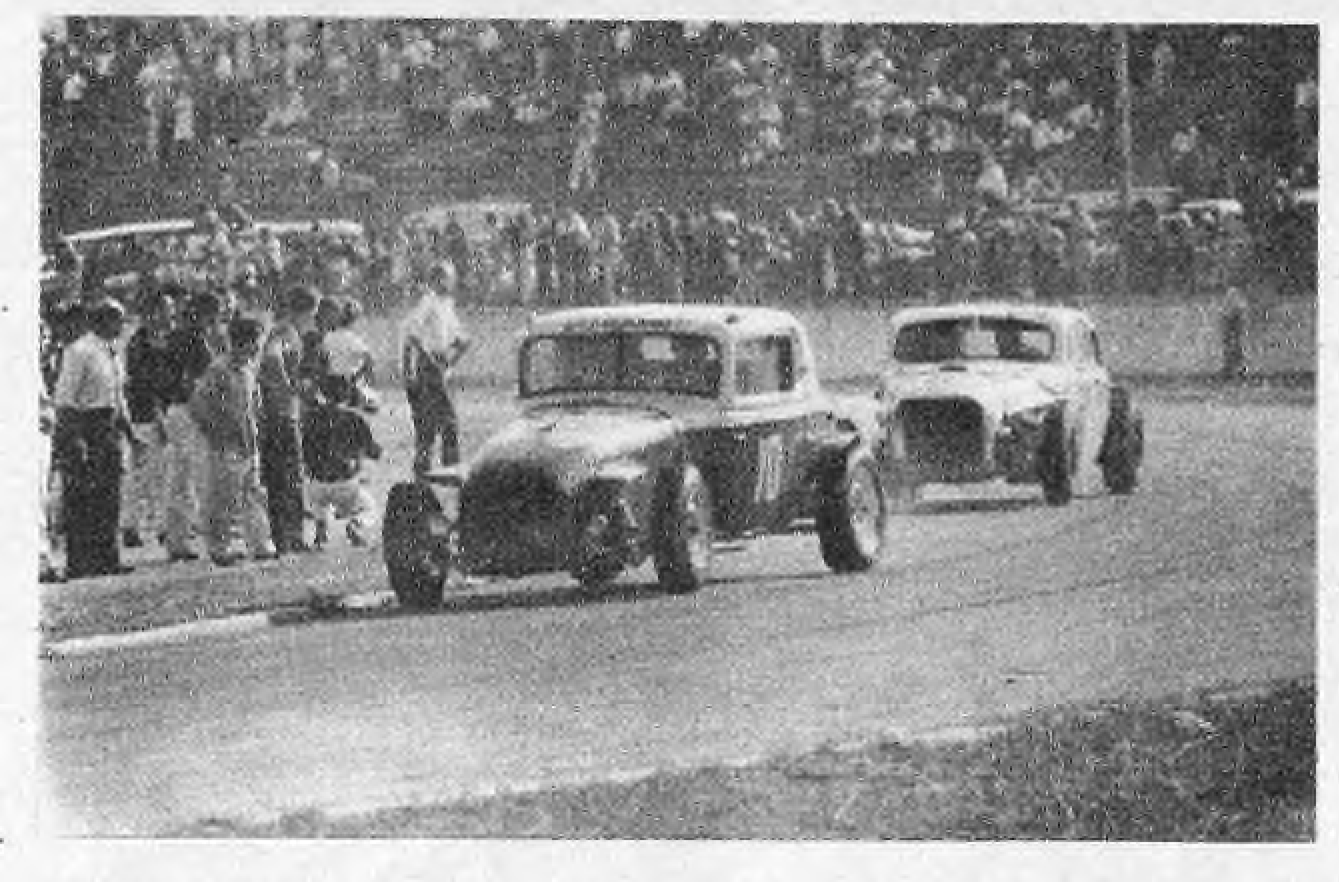
Segunda serie: 1º Vicente Sergio, 17m16s8; 2º Armando Ríos, 17m38s1; 3º Remo Gamalero, 18m 11s7; 4º Floreal Colas, 18m15s4; 5º Juan Favuto, 18m42s6, y 6º Ramón Aragón, 17m46s3 y 11 vueltas.

Final: 1º Jorge Cupeiro, 28m 12s2 (133,582kph.); 2º Vicente Sergio, 28m17s6; 3º Ricardo Domínguez, 29m1/10; 4º Armando Ríos, 29m25s4; 5º Remo Gamalero, 28m 39s4 y 19 vueltas; 6º Enrique Pourciel, 28m40s5 y 19 vueltas; 7º Enrique Guerrero, 29m26s7 y 19 vueltas; 8º José H. González, 28m56s6 y 18 vueltas; 9º Marcial Feijó, 29m 20s2 y 18 vueltas, y 10º Ramón Aragón, 27m10s7 y 16 vueltas.

Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la tercera con 1m22s2, a un promedio de 137,498 kph.



Buena máquina, pero Ríos no estuvo a la altura de su motor ni de sus antecedentes, ni antes ni después de las fallas que se registraron en su chivo.



Así ganó Sergio su serie, entró y salió mejor de las curvas que su perseguidor Julio "Ampacama" Devoto. Fue una linda demostración de un hombre que gusta siempre en el Autódromo.



De los pocos volantes que exhibieron buen manejo en esta prueba, Ricardo Domínguez se contó entre los primeros. Su lucha con Cupeiro levantó muchas veces al gentío en las tribunas.

ALO... ¡MISTER FANGIO!



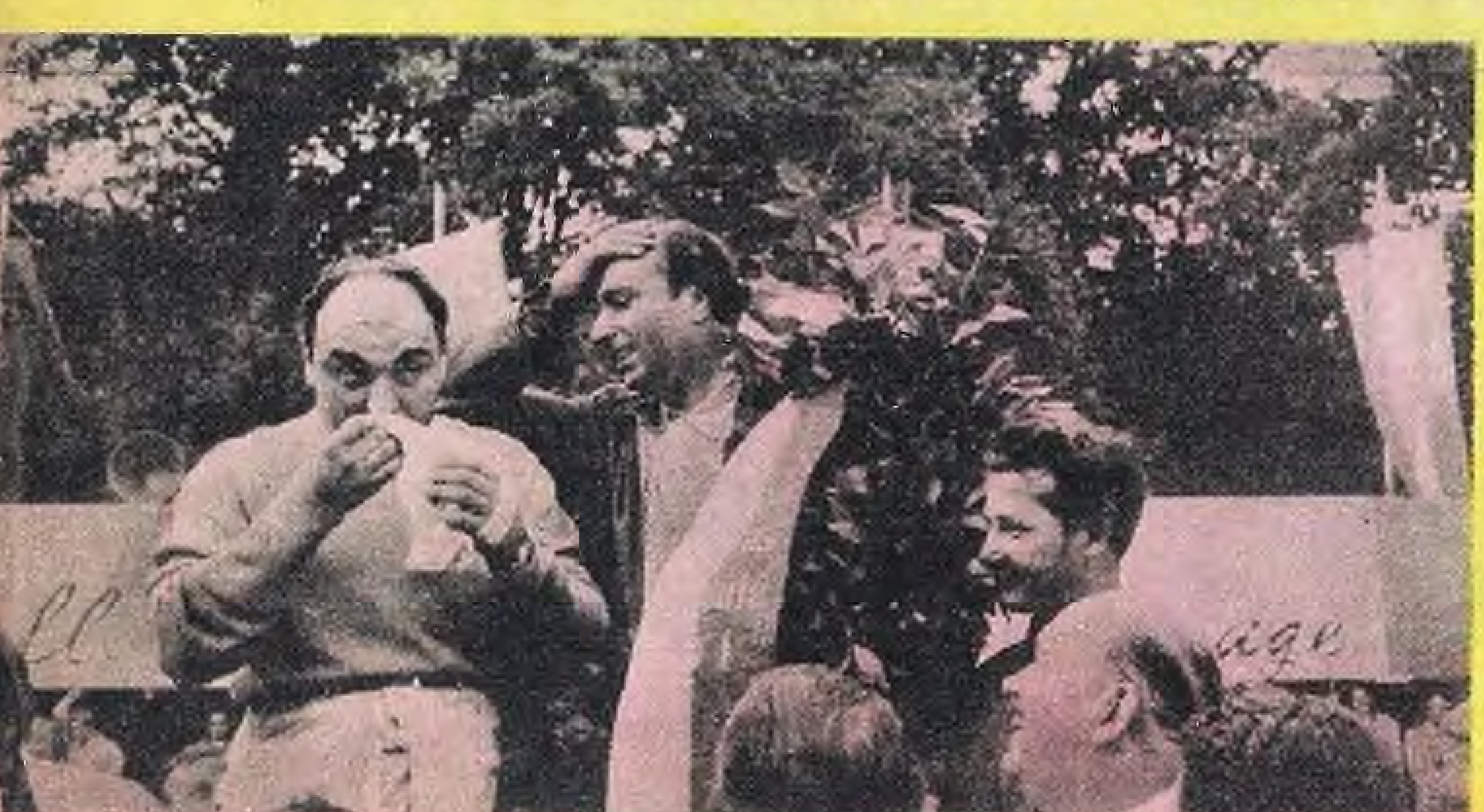
Esta otra foto tiene para Fangio —más "chueco" que nunca— un recuerdo agradable. Fue registrada allá en Nuerburgring, luego de su fantástico record de 9'33'' 3/5 para el circuito. Para festejarlo se hizo un pequeño asadito a la criolla, y mientras se cocinan los choritos Fangio enseña a Arthur J. Keser, de la Daimler-Benz pasos de tango que más bien parecen de malambo.

SEGUIMOS hurgando en nuestro archivo en procura de emociones que reviven recuerdos y arrancan de los labios una sonrisa amable. Esta vez nos hemos detenido en el sobre perteneciente a Juan Manuel Fangio, donde tenemos registrada su magnífica campaña que lo llevó a ganar en cinco oportunidades el título de campeón del mundo. Como es lógico imaginar, es incalculable la cantidad de imágenes registradas a lo largo de tantos años, pero para cumplir con nuestro propósito evocativo hemos tomado algunas al azar, entendiendo que son suficientes para que aquéllos que las recuerdan retrocedan en el tiempo y se ubiquen en un clima propicio para iniciar un diálogo con el recuerdo.



No, señores. Están equivocados. No se trata de una tarde de Carnaval, con Fangio distrazado de "pirata" y entonando aquello de "lléveme nomás, agente...". Se trata de una llegada a Resistencia durante el Gran Premio de la República en el año 1949.

"No vuelvas a estornudar, gordo, que me haces volar la corona..." Y Fangio se toma la cabeza, mientras Froilán González "frena" con el pañuelo a fondo otro estornudo. Fue en 1954, luego de un nuevo triunfo de Juan Manuel.





¿Se acuerdan de ésta? No es fácil ¿verdad? El que está contra la alambrada es Juan Manuel Fangio cuando todavía podía peinarse con gomina, y a su lado el inolvidable Julio Pérez, tan prematuramente desaparecido. En ese entonces la "pinta" lo hacía dudar de su futuro. No sabía si dedicarse al cine o al automovilismo. Optó por lo último y con eso también llegó al cine. Aquí sí que podemos cantar con él: "¿Te acordás, hermano, qué tiempos aquellos?...".





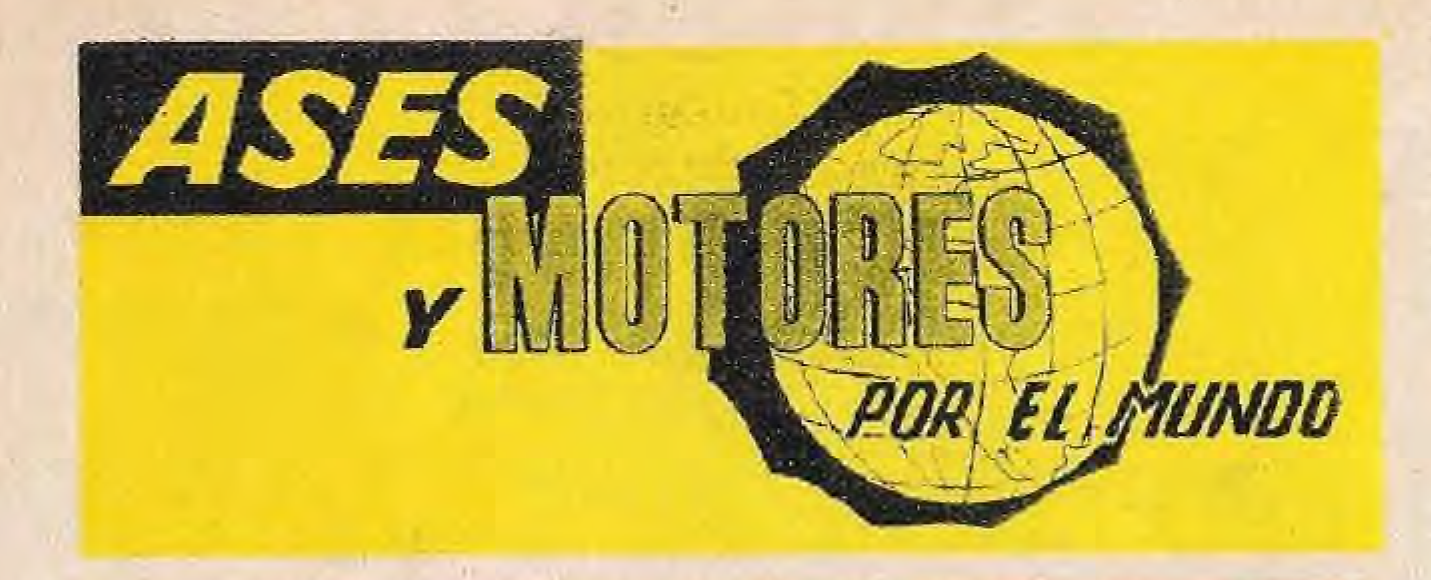
LE DEBEMOS UNA EXPLICACION

Bajo la nueva denominación "REPUESTOS CHRYSLER" en envases también nuevos — azul y blanco —, ya están en el mercado los legítimos repuestos para los productos Chrysler.
Son los mismos repuestos que hasta hoy se presentaban únicamente con la marca MOPAR.
Ahora puede usar usted cualquiera de las dos, pero eso sí, ninguna otra! Toda imitación, en apariencia igual, puede ocasionar daños serios y costosos a su automotor.

Su Concesionario tiene la línea completa de repuestos Chrysler.



Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.



CAMPEONATO DEL MUNDO

LA FIA (Federación Internacional Automovilística) ha aprobado el calendario para distintos campeonatos del mundo para este año. En el detalle que damos a continuación hemos ya suprimido las carreras que por el orden de fecha de salida de nuestra revista ya se han disputado. El programa completo de carreras a partir del mes de abril es el sigueinte:

● **CONDUCTORES (FORMULA 1)**

30 de mayo: Gran Premio de Mónaco.
13 de junio: Gran Premio de Bélgica (Gran P. de Europa).
27 de junio: Gran Premio de Francia.
10 de julio: Gran Premio de Gran Bretaña.
18 de julio: Gran Premio de Holanda.
15 de agosto: Gran Premio de Alemania.
22 de agosto: Gran Premio de Austria.
12 de setiembre: Gran Premio de Italia.
3 de octubre: Gran Premio de Estados Unidos.
24 de octubre: Gran Premio de México.

● **CONSTRUCTORES (G. TURISMO)**

9 de mayo: Targa-Florio.
23 de mayo: Mil Kilómetros de Nurburgring.
19 y 20 de junio: 24 Horas de Le Mans.
3 y 4 de julio: 12 Horas de Reims.
13 al 23 de setiembre: Vuelta de Francia.
10 de octubre: Mil Kilómetros de París.

● **TROFEO DE PROTOTIPOS**

25 de abril: Mil Kilómetros de Monza.
9 de mayo: Targa-Florio.
23 de mayo: Mil Kilómetros de Nurburgring.
9 y 20 de junio: 24 Horas de Le Mans.
8 y 19 de setiembre: Dos veces 500 Kilómetros de Bridgehampton.
10 de octubre: Mil Kilómetros de París.

● **CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA**

13 de junio: Rossfeld.
27 de junio: Monte Ventoux.
11 de julio: Tentro-Bondone.
25 de julio: Cesana Sestrieres.
8 de agosto: Schauinsland.
29 de agosto: Ollon-Villars.

● **CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES**

1 al 4 de abril: Rallye del Real Automóvil Club de España.
26 al 30 de abril: Rallye de los Tulipanes (Holanda).
20 al 23 de mayo: Rallye de Acrópolis (Grecia).
11 al 13 de junio: Rallye de Ginebra (Suiza).
2 al 4 de julio: Rallye de la Moldau (Checoslovaquia).
19 al 25 de julio: Copa de los Alpes (Francia).
5 al 7 de agosto: Rallye de Polonia.
20 al 22 de agosto: Rallye de los Mil Lagos (Finlandia).
8 al 10 de octubre: Munich-Viena-Budapest (Hungría).
14 al 20 de noviembre: Rallye de Gran Bretaña.

SE SUICIDO UN VIEJO DISEÑADOR

Se suicidó el conocido proyectista de automóviles Vittorio Jano, quien desde hacía más de un mes estaba seriamente enfermo. Jano, de 74 años, se disparó un tiro de pistola.

El anciano proyectista había alcanzado la fama en la década de 1920, cuando su modelo de Alfa Romeo "P-2" se impuso en innumerables competencias, conducido, entre otros, por Antonio Ascari —padre de Alberto—, campeón mundial de autos en 1952.

Vittorio Jano inició su carrera de proyectista justamente con Alfa Romeo, para la que después del famoso "P-2" construyó el no menos célebre "Alfetta" de carrera, que en la posguerra fue modificado con el modelo "158", ganador de dos campeonatos.

Posteriormente Jano pasó a la fábrica Lancia, donde proyectó el "F-1", con el cual Alberto Ascari ganó el Gran Premio del Valentino, en Turín. Esta victoria como se recordará, fue la última del gran automovilista italiano antes de su trágico fin en 1955.

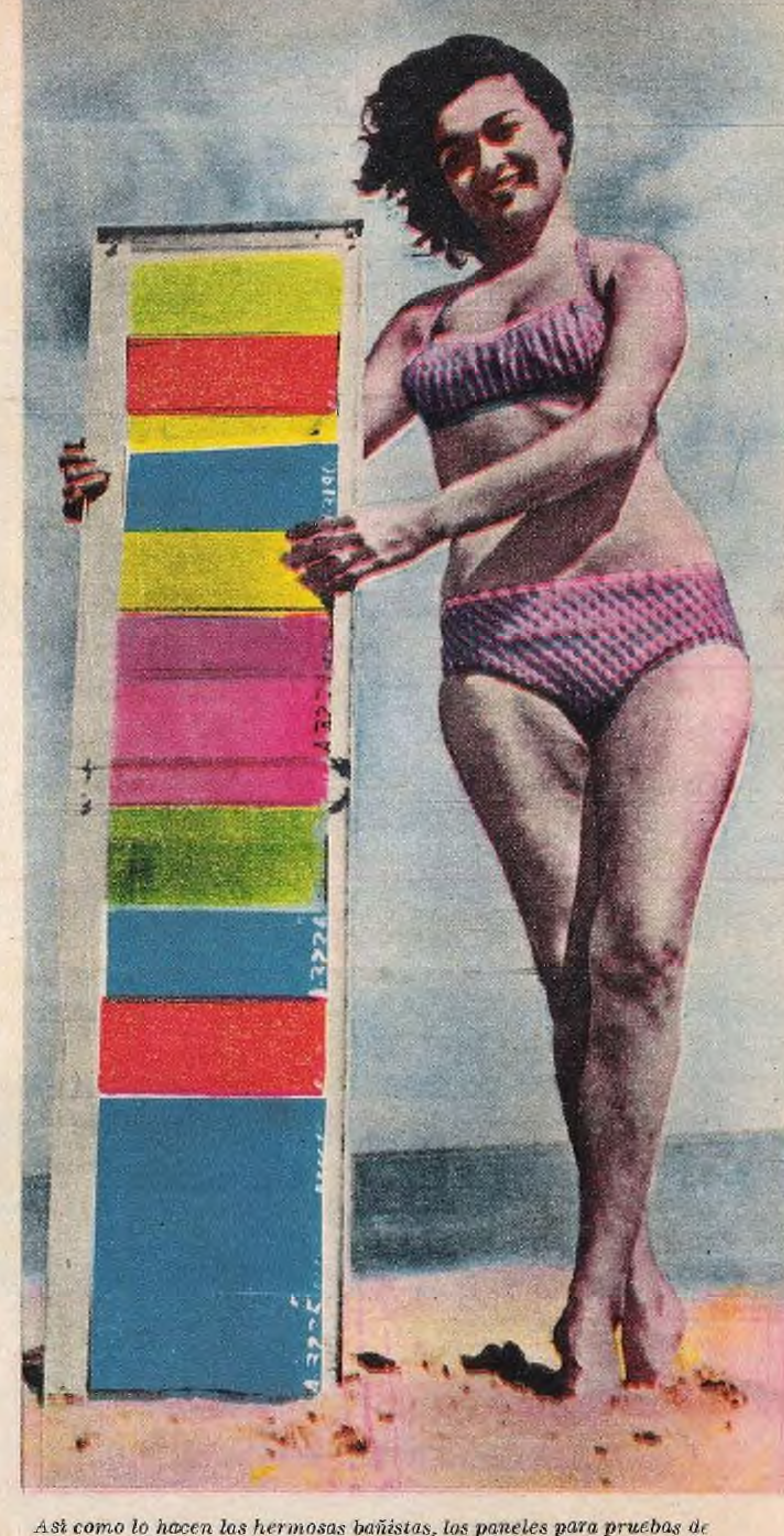
La contribución de Jano con la casa Lancia se extendió también a otros modelos, como el "Ardea", el "Aurelia" y el "Appia".

UNA VICTORIA DE BRUCE McLAREN

LONGFORD (AFP). — El volante neocelandés Bruce McLaren ganó el gran premio automovilístico de Longford al comando de una máquina Cooper Climax, seguido por el australiano Brabham. En el tercer puesto se colocó el estadounidense Phil Hill, que piloteó un Cooper. Durante el desarrollo de la prueba el coche conducido por el australiano Rocky Trebise dio varias vueltas de campana al tomar una curva de la pista falleciendo éste y un fotógrafo al que el coche aplastó.

Los dos mil kilómetros

DAYTONA BEACH (AFP). — Los dos mil kilómetros de Daytona Beach fueron ganados por el norteamericano Ken Miles, en tanto que su compatriota John Ryby, al volante de un prototipo Ford GT obtuvo la segunda colocación. Con una máquina similar que la de éste, Ritchie Ghinter se colocó tercero seguido de Rich Muther. El mexicano Pedro Rodríguez debió abandonar.



Así como lo hacen las hermosas bañistas, los paneles para pruebas de pinturas utilizadas en los automóviles de Chrysler Corporation toman sus vacaciones en las playas de Fort Lauderdale, Florida, Estados Unidos. Ambos están allí por la misma razón: el sol. Miles de paneles son probados en el aire salado y bajo el sol abrasador por períodos de 18 meses, para determinar si las pinturas pierden su brillo. Si un color pesa la prueba de Florida, es aprobado para su uso futuro en los automóviles y camiones de la línea Chrysler. Mientras las pinturas mantienen su color, la bella bañista lo cambio por un atractivo bronceado.

MIKE SPENCE GANO LA "CARRERA DE LOS CAMPEONES". SE ACCIDENTO CLARK

LONDRES. — Se inició la temporada automovilística de la fórmula "uno" al disputarse en el circuito de Brand's Hatch (cerca de Londres) la "Carrera de los campeones", que fue ganada por el joven inglés Mike Spence, después de que se viesen obligados a abandonar casi todos los mejores pilotos mundiales.

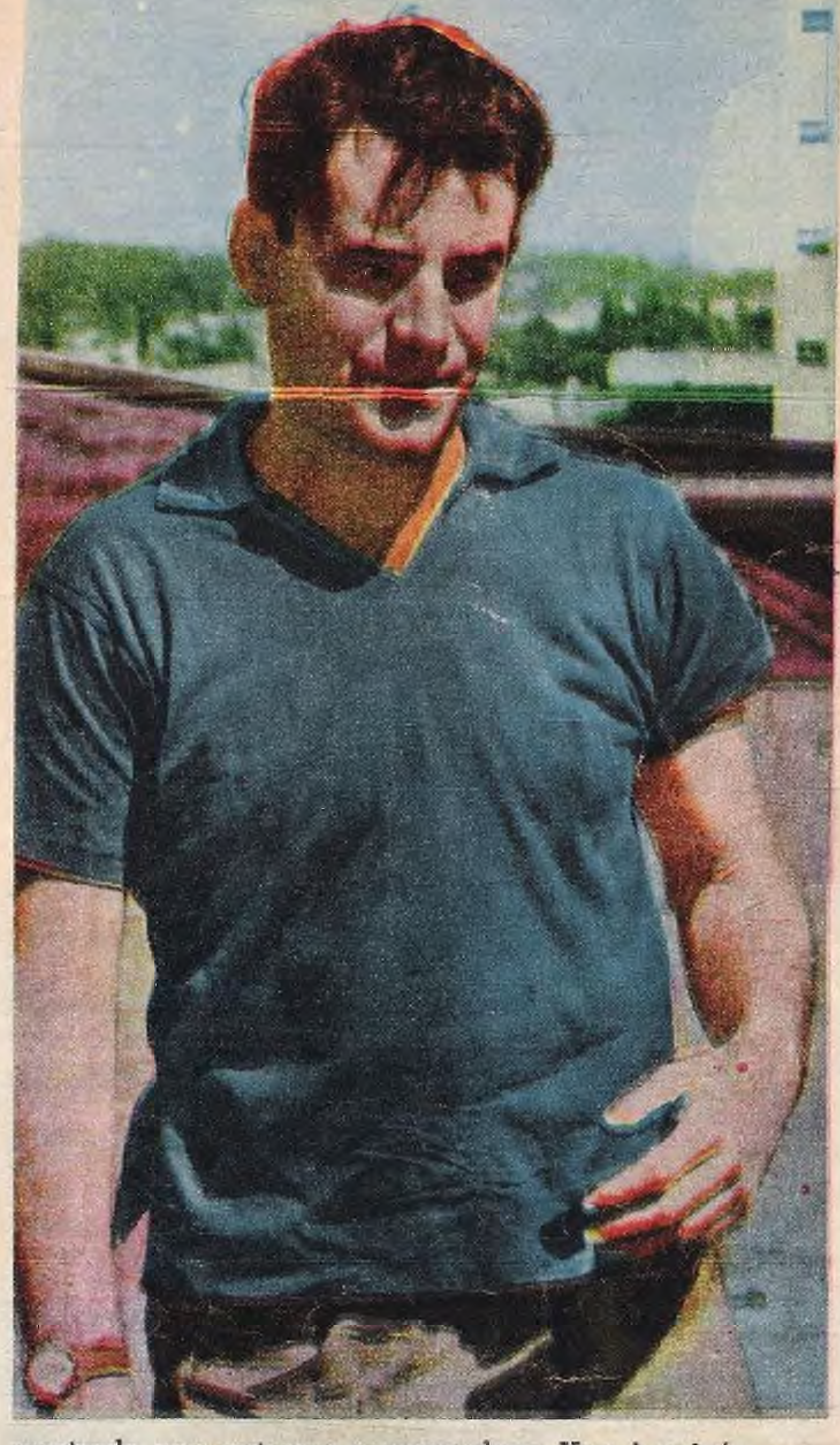
La prueba consistía en dos series de cuarenta vueltas al circuito, es decir, 170 km. en cada una de ellas, proclamándose vencedor el conductor que realizó el mejor tiempo total.

Mike Spence, que se había clasificado en tercer lugar en la primera serie, pasó a ocupar la cabeza cuando su compañero de equipo y ex campeón del mundo Jim Clark, tuvo que abandonar. Su "Lotus" salió de la pista en una curva, patinó sobre la hierba y la parte trasera del vehículo se estrelló contra el declive protector sufriendo graves daños, aunque el "escocés volador" únicamente resultó levemente herido en la rodilla.

El británico Jim Clark, con "Lotus", y el norteamericano Dan Gurney, con "Brabham Climax", efectuaron la vuelta más rápida al circuito, ambos en 1m35s 6/10, es decir, a 161,540 km. por hora.

He aquí la clasificación definitiva: 1º: Mike Spence (Gran Bretaña), con "Lotus", los 341 km., es decir, las 80 vueltas, en 2h11m42s., a 155,400 km. por hora; 2º: J. Stewart (G. B.), con "BRM", 2h12m41,6s., a una vuelta; 3º: J. Bonnier (Suecia), con "Brabham Climax", 2h11m0,6s.; 4º: F. Gardner (Australia), con "Brabham BRM", 2h11m17,8s.; 5º: J. Siffert (Suiza), con "Brabham BRM", 2h12m17,6s.

ALZAGA, OTRO CABALLERO DEL CAMINO



RODOLFO de Alzaga es nombre, un ídolo, un caballero. La ruta tiene un vigía siempre alerta, como antes lo tuviera cuando Eusebio Marcilla acaparaba elogios por su labor en el volante y sus gestos humanos. "Rolo" es ya, y desde mucho antes de la acción magnífica tenida frente a Juan Manuel Bordeu, un verdadero ejemplo de deportista cabal y caballero en toda la extensión de la palabra.

Lo había demostrado ya cuando socorrió a Rissati en Rojas y a Oscar Gálvez en Junín. Porque para Alzaga, por sobre el resultado de una carrera, predominan el sentido de la humanidad y la colaboración mutua entre hermanos en lucha. Alzaga tiene un extraordinario sentido de la amistad y lo aplica en todos los casos que sea necesario. El automovilismo es su pasión. Esto es indudable. Pero esa pasión no puede superar nunca su concepto de humanidad y respeto al ocasional adversario. Es un hombre íntegro a carta cabal. Es de aquellos que cuando tienden la mano a la amistad ponen el alma en el gesto. Bordeu estaba detenido en la tercera etapa al borde del camino. Algo le ocurría a "Maneco" para estar allí, semiinconsciente, arrebatándose la camisa que se había pegado al cuerpo por los efectos del agua hirviente, que había herido también al acompañante Lozano. Una densa humareda envolvía el coche de Bordeu. No había que vacilar. Alzaga entendió de inmediato que posiblemente la carrera y todo el esfuerzo realizado hasta allí terminaban para él. Pero antes estaba el rival y amigo, y frenó, levantó a los dos accidentados y los trasladó hasta Uspallata para que fueran atendidos. Recién cuando los dejó en lugar seguro regresó a la ruta y siguió en carrera, serpenteando caminos casi imposibles de Los Andes, pensando siempre en Bordeu y Lozano.

Y a pesar de todo, Alzaga ganó la etapa, porque además de caballero es un extraordinario volante y dominador de montañas. Había logrado dos éxitos en una sola jornada. Y todo el país habló de su triunfo indiscutible y de su gesto magnífico. Había puesto una nota de emoción en el ambiente automovilístico y a partir de ese momento todos, íntimamente, desearon y rogaron para que Alzaga tuviera la suerte de ganar el Gran Premio.

Cuando llegó a Viña del Mar no habló de su triunfo. Eso era secundario. Habló de la hombría de Bordeu. Eso era lo hermoso. Dijo, entre otras cosas, que Juan Manuel, en medio de su dolor, había demostrado una entereza conmovedora. Una hombría imposible de describir con palabras. En lugar de ser animado en la desgracia era él quien animaba y ayudaba en la conducción del coche. Recién cuando supo que Bordeu estaba fuera de peligro pensó en la carrera, porque "Rolo" Alzaga es así. Sencillamente así. Haciendo predominar al hombre sobre el deportista. El gesto por encima del resultado. Y en la etapa de regreso entre Viña del Mar y Mendoza todos los pensamientos acompañaban su marcha firme y decidida. Tesonera y guapa, porque también él, al comando de un coche, es tan guapo como el que más. Y Alzaga ganó el tramo. Dominó invicto a Los Andes de ida y vuelta con marcas que dan escalofríos en esos caminos. Tierra y piedras a la ida. Nieve al regreso. Marchó escrutando horizontes con ojos de águila y sonrisa de triunfador. Y la caracoleada senda de las montañas llevó al comienzo de la ida una esperanza y devolvió a la vuelta a un héroe y a un nuevo caballero del camino.



Con una prestigiosa trayectoria que la vincula desde sus orígenes al automovilismo argentino, la firma HIJOS DE ISIDORO ANDRADES, y que actualmente integran Roberto, Enrique e Isidoro Andrades, en su local de Rivadavia 10418, efectuó una amplia reestructuración de los servicios CITROËN ARGENTINA que ofrece desde mediados de 1963. A sus secciones de exposición, venta y talleres, suma un modernísimo instrumental de análisis que con un personal especializado asegura un servicio técnico consciente, inmediato, y por lo tanto más económico. Todos los repuestos para el Citroën y también para la carrocería, están incluidos en su vasta y completísima línea, desde la pieza más modesta hasta la más importante, lo que asegura la tranquilidad y continuidad de su larga y reconocida clientela.

NESTOR SALERNO fue dueño y señor

UNA vez más volvió a sentirse el ruido a fierros en el autódromo, esta vez con el auspicio de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, y una vez más estuvimos allí. Se corrió disputando el premio "Apertura" y congregó un respetable número de volantes, que dadas las variadas características de sus máquinas crearon un ambiente interesante y, por qué no, colorido en torno a la competencia.

En las pruebas disputadas por las máquinas de Turismo Mejorado, de las que se corrieron tres, y a excepción hecha de las primeras vueltas, pudo olfatearse ya el clima que revestiría la tarde en general. La claridad con que se impusieron los punteros en cada categoría quitó en general mayor interés por la lucha en los puestos de vanguardia. Pero de todos modos el público tuvo oportunidad en muchas ocasiones de apreciar la calidad y capacidad conductiva de los volantes inscriptos.

En la categoría de hasta 700 cc, los De Carlo se hicieron un picnic y en la de hasta 1150 se impuso cómodo con una vuelta de ventaja sobre el Renault 1093 de Maestretti, Alberto Cancelieri, que condujo un DKW. La faz más emotiva de la lucha la protagonizaron en la de mayor cilindrada, siempre dentro de la categoría Turismo Mejorado, el Giulia de "Fueguino" que cruzó la raya escasos segundos antes que su perseguidor Ricardo Carranza, y éste, que piloteó un Fiat 1500.

Cuando salieron a la pista las "vedettes", entiéndase los bichos de la Gran Turismo y Sport Fuerza Libre, nos acomodamos lo mejor que pudimos y esperamos algo mejor. Craso error. Salerno, mucho más cómodamente arrellanado en su Maseratti 2000, que nosotros, se comió la carrera. Atrás llegó González, pero muy lejos, aunque fue el único que completó las 15 vueltas a 6 del tercero, Pedro Sancha, que hizo solo 9.

Los chiquitines en cambio dieron más espectáculo, y los Mini-Crespi que ya pululan por la categoría de los pisteros Mini-juniors se aseguraron la supremacía en la punta con el primero, tercero y cuarto puestos. Segundo se colocó "Chassem" con un Mini-del Fosse, que hizo buena performance. En resumen, el plato fuerte resultó ser a la postre los diminutos y veloces Mini-juniors que como cierre de la tarde dieron algún brillo a la reunión.

LAS POSICIONES FINALES

Turismo Mejorado. Hasta 700 c.c. (en el circuito Nº 5 de 2km.126,31): 1º, Juan C. Gallo (De Carlo), 21m.5s.8; 2º, "Klear" (De Carlo), 21m.10s.6; 3º, Rogelio Scaramella (BMW), 21m.31s.6; 4º, Luis A. Dal Zotto (BMW), 22m.11s.7 y 5º, Juan C. Carro (BMW), 22m.31s.7, todos con 15 vueltas. Promedio del ganador: 90km.686. Record de vuelta, "Klear" y Pelosi con 1m.21s.6 a 93km.807.

De 850 hasta 1150 c.c. (en el circuito Nº 8 de 3km.485,41): 1º, Alberto Cancellieri (DKW), 41m.45s.6 y 20 vueltas; 2º, Hugo Maestretti (Renault 1093), 41m.24s.7 y 19 vueltas; 3º, Juan C. Irigaray (Renault 1093), 41m.25s.5 y 19 vueltas; 4º, J. H. Fittipaldi (DKW), 41m.49s.7 y 19 vueltas; 5º, Osvaldo Chinni (DKW), 42m.28s.6 y 19 vueltas. Promedio del ganador: 98km.718. Record de vuelta: Cancellieri con 2m.3s. a 100 km.54º

De 1150 hasta 1600 c.c. (en el circuito Nº 8): 1º Francisco Mayorga "Fueguino" (Alfa Romeo Giulia), 40m.20s.; 2º, Ricardo Carranza (Fiat 1500), 40m.22s.9; 3º, Alberto Gómez (Peugeot 403), 40m.24s.2; 4º, Germán Pesce (Giuletta), 41m.10s., todos con 20 vueltas. Promedio del ganador: 102km.210. Record de vuelta: R. Carranza con 1m.58s.3 a 103km.750.

Gran Turismo (hasta 2000 c.c.) y Sport Fuerza Libre (en el circuito Nº 5): 1º, Néstor Salerno (Maserati 200), 11m.59s.7 y 15 vueltas; 2º, Santiago J. González (Ford Prado), 12m.11s.8 y 15 vueltas; 3º, Pedro Sancha (Fiat 850), 12m.32s.2 y 9 vueltas; 4º, "Pancho Villa" (Rugby), 12m.39s.4 y 9 vueltas; 5º, Néstor E. Pérez (Ferrari 2715), 5m.42s.8 y 4 vueltas. Promedio del ganador: 106km.316. Record de vuelta: Salerno con 1m.8s.6 a 111km.587.

Minijuniors y Prototipos (en el circuito Nº 5): 1º, Roberto Galluzzi (Mini-Crespi), 18m.30s.3 y 15 vueltas; 2º, "Chassem" ((Mini-Del Fosse), 18m.36s.8 y 15 vueltas; 3º, Humberto Crespi(Mini-Crespi), 19m.50s.9 y 15 vueltas; 4º, Guillermo Lagos (Mini-Crespi), 20m.58s.3 y 14 vueltas; 5º, Jorge Alvarez, (Prototipo-Suzuki), 19m.16s.3 y 12 vueltas; 6º, José Soifer (Mini-Crespi), 15m.37s.6 y 11 vueltas. Promedio del ganador: 103km.413. Record de vuelta: Lagos con 1m.10s.2 a 109km.055.

JIM CLARK VENCIO EN SILVERSTONE CON LOTUS

SILVERSTONE, Inglaterra. — El volante Jim Clark, de Escocia, con un Lotus-Ford, de cuatro cilindros, se adjudicó el Gran Premio de Silverstone.

Una lluvia torrencial, que anegó varias zonas del circuito, obligó a los organizadores a reducir la prueba a 18 vueltas en lugar de 25, como estaba previsto, a fin de dar seguridad a los participantes.

Solamente la mitad de los 28 volantes que iniciaron la carrera, la finalizaron. Algunos de los coches fueron obligados a retirarse por circular muy lentamente.

Clark ganó a un promedio de 120,700 kilómetros por hora.

El campeón mundial John Surtees, en un Lola, a una vuelta del ganador, llegó segundo y Jim Patterson, con un Lola Climax, ocupó el tercer puesto.

Hasta Surtees no pudo controlar su máquina y se salió de la pista y lo mismo le aconteció a muchos corredores.

En la categoría para la pequeña clase (1151 hasta 2000 centímetros cúbicos) el norteamericano Tommy Hitchcock, hijo de un pionero de la aviación y jugador internacional de polo, fue el ganador. Cubrió las 15 vueltas a un promedio de 103,900 kilómetros por hora.



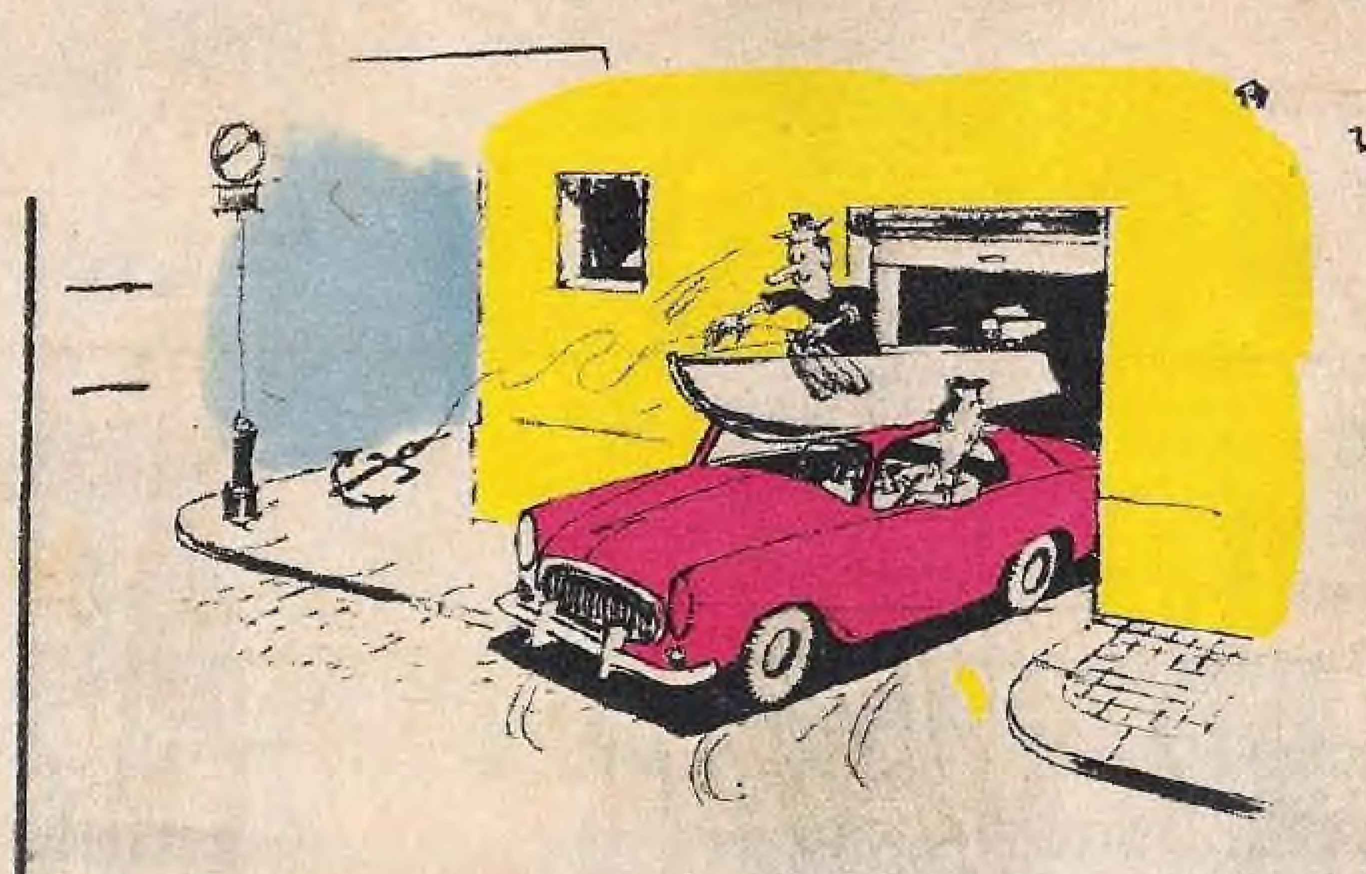
UN "CHAPARRAL" DERROTO A LAS FERRARIS EN LEHING

SEBRING. — Luego de diversas alternativas, en las cuales se mantenía latente el interés de los 50.000 aficionados que presenciaron la competencia, Jim Hall, volante norteamericano, de 28 años, consiguió una gran victoria al imponerse en magnífica forma al volante de un automóvil Chaparral, cuyo diseño y construcción le pertenecen, batiendo así el dominio que las Ferrari tuvieron en los últimos años. Dicha unidad está equipada con motor Chevrolet y transmisión automática, por lo que el triunfo de dicho piloto puede considerarse doble. En la mitad de la carrera Jim Hall, en pareja con Hap Sharp, mantenía el comando del lote con cuatro vueltas de ventaja sobre sus perseguidores que eran Graham Hill y Pedro Rodríguez. Al cumplirse ocho horas, las posiciones habían sufrido alteraciones ya que si bien se mantenían los mismos hombres en punta, habían avanzado a la segunda colocación Ken Miles y Bruce McLaren, pero ubicados a siete vueltas de distancia, en tanto Hill-Rodríguez se encontraban terceros a 8 vueltas. Poco después se desató un violento aguacero que impedía el normal desarrollo de la prueba, al punto que los competidores podían desplazarse a velocidades no superiores a los 50 ó 60 kilómetros.

Fue en esta instancia que debieron desertar Graham Hill y Pedro Rodríguez por rotura de embrague, debiendo ser remolcado su automóvil Ferrari, que había quedado detenido sobre un gran charco. En esos momentos volvían a ocupar la segunda posición. Siempre con una gran diferencia entre los primeros y la pareja ubicada segunda, se cumplieron diez horas de competencia, encontrándose primeros Jim Hall y Ronnie Hissom, con 166 circuitos cumplidos; segundos, Bruce McLaren y Ken Miles, con 160, y terceros, David Piper y Tony Maggs, con 158. Ante la evidencia de que si nada anormal ocurría, muy difícilmente se darían alteraciones de importancia en el comando del lote, el interés de la carrera decayó algo, lo que no impidió que un cerrado aplauso premiara la labor desplegada por los ganadores, al dar fin a su cometido. Sin lugar a dudas, fue ésta una gran victoria, que refirma las intenciones de los norteamericanos de terciar en el Campeonato del Mundo de Corredores.

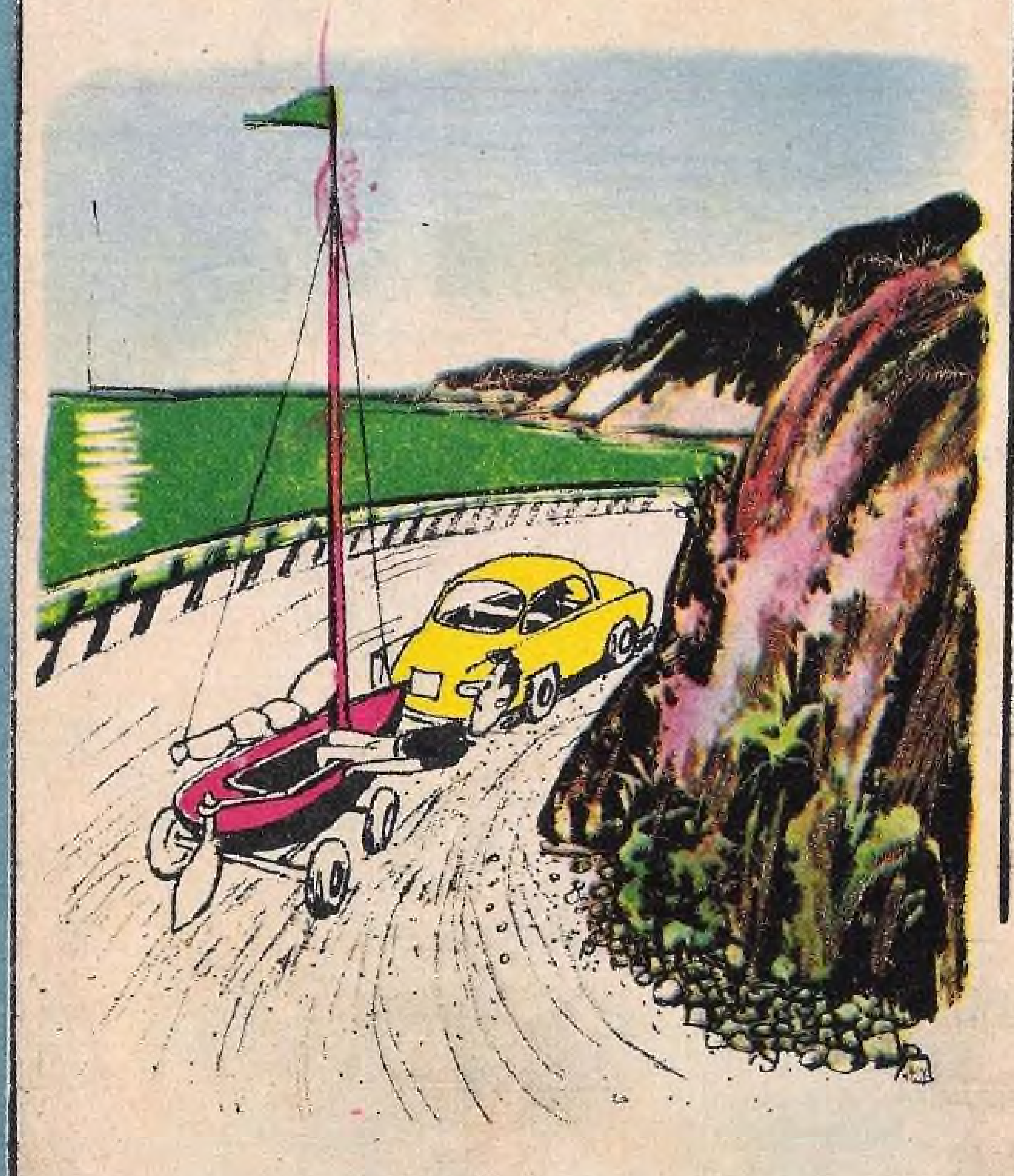
La clasificación final fue ésta: 1ros. Jim Hall-Ronnie Hisson y Hap Sharp-Bruce Jenning (Chaparral), 196 vueltas; 2dos. Bruce McLaren-Ken Miles (Ford) 192 vueltas; 3ros. David Piper-Tony Maggs (Ferrari), 190 vueltas; 4tos. Jo Schlesser-Bob Bondurant (Cobra), 187 vueltas; 5tos. Lake Underwood-Gunter Klass (Porsche), 185 vueltas; 6tos. Ben Pon-Joe Buzzetta (Porsche), 185 vueltas; 7mos. Bob Johnson-Tom Payne (Cobra), 185 vueltas; 8vos. Umberto Maglioli-Giancarlo Bagretti (Ferrari), 184 vueltas; 9nos. Herbert Linge-Gerhard Mitter (Porsche), 181 vueltas y 10mos. Scooter Patrick-Dave Jordan (Porsche), 83 vueltas.





Esto ocurre porque a mi hermano le gusta la motonáutica y a mí el automovilismo y tenemos un solo garage...

Cuando el río está bajo gusta hacer turismo en las montañas...





¡Menos mal que se me ocurrió llevar un bote en el techo!





"Todavía no entiendo", dice JUAN M. BORDEU

EN el Servicio Modelo para Asistencia del Quemado del Sanatorio Córdoba entrevistamos al director del mismo, doctor Fortunato Benaim, quien gentilmente nos informó que Bordeu sufre quemaduras de segundo grado y en algunas zonas de tercer grado, pero que se viene reponiendo bien en el proceso de curación, lo mismo que su acompañante Alberto Lozano. Luego pedimos permiso para cambiar algunas palabras con Bordeu y tras tomar las precauciones del caso y enfundados en un guardapolvo blanco, entramos a la sala donde estaba Juan M. Bordeu. Afuera aguardaba uno de los hermanos de Fangio. Nos habían dado nada más que un par de minutos de tiempo, de manera que tras el breve saludo, descolgamos la primera pregunta:

—¿Cómo ocurrió eso?

—Todavía no entiendo.

—¿Ustedes sabían ya que la correa del ventilador no aguantaría y que podía saltar el tornillo del dínamo?

—Es que no hubo nada de eso. Todo fue obra de la fatalidad hasta en las quemaduras. Al comenzar a trepar montañas, el agua entra en elevada temperatura. La de mi coche comenzó a hervir dentro de una cosa lógica. Lo que no estaba previsto era que saltara la tapa del tanque. Todavía no entiendo cómo pudo suceder. Para colmo, al sentir sobre mis espaldas el primer chorro de agua hirviendo pretendí bajar, y la puerta estaba trabada. En la demora para abrirla fue donde me quemé.

—¿Usted no había pedido auxilio en Las Cuevas?

—Sí, pero nada tenían que ver con lo sucedido. Esto fue una cosa imprevista. Cuando pude bajar del coche yo estaba como atontado por el dolor, y sólo atiné a despojarme de la camisa apoyándome en el capot. Luego pasó Alzaga y se detuvo para llevarme con Lozano hasta Uspallata.

—¿Previó Alzaga la gravedad?

—No sé, pero lo mismo habría parado porque somos muy amigos y nos estimamos por sobre toda rivalidad deportiva.

Había terminado el plazo. El doctor Benaim nos invita a retirarnos y mientras nos despojábamos del guardapolvo, nos dijo:

—Tanto Lozano como Bordeu tendrán para un poco tiempo más de atención y pronto olvidarán este episodio ingrato y doloroso.

Esta serie de tomas nos muestra el accidente sufrido por Juan Manuel Bordeu y su acompañante Lozano. Arriba vemos cuando sale de Mendoza rumbo a la cordillera. Al lado, ya despojado de la camisa empapada de agua hirviente y con el cuerpo ampollado. En la de abajo, caminando con los brazos abiertos para que nadie se acerque a tocarlo. La quemadura era muy dolorosa.



En la nota de la izquierda Bordeu es ayudado a descender del avión, y al lado, ya en una camilla y boca abajo, transportado para someterse a la atención médica.



Cuando cambie bujías... no se conforme con menos!

Cualquiera sea la marca de su automóvil, hay una Bujía Champion especialmente diseñada para brindarle máximo rendimiento a su motor: más potencia, arranque más rápido, menor desgaste y más economía.

EXIJA SIEMPRE

BUJIAS



Tabla de Especificaciones

AUTOMOVILES NACIONALES

Modelo	Bujía
AUTOAR - Ver el motor que corresponde	
BORGWARD	L-85 ó L-87 Y
CHEVROLET 400	UN-12 Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-88 ó L-92 Y
DE CARLO todos los modelos	N-3
DI TELLA todos los modelos	N-5
D. K. W. 1000	K-13
ESTANCIERA	J-8
FIAT rosca corta	H-88 ó L-92 Y
rosca larga	N-9 Y
FORD FALCON	F-14 Y
GRACIELA	K-13
GOLIATH-HANSA	L-85 ó L-87 Y
HEINKEL	L-85 ó L-87 Y
ISARD 1204	N-9 Y
ISARD 700	L-85 ó L-87 Y
ISARD 300 y 400	K-13
JEEP	J-8
KAISER: Bergantín-Carabela	J-8
N. S. U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404 - rosca corta	H-88 ó L-92 Y
rosca larga	UN-12 Y
RAMBLER todos los modelos	H-10
RENAULT todos los modelos	L-7 ó L-87 Y
SIMCA	H-88 ó L-92 Y
VALIANT	N-14 Y

CAMIONES Y PICK-UPS

Modelo	Bujía
ARGENTA	N-5
AUTOAR - Ver el motor que corresponde	
BEDFORD	UJ-8 ó J-8
CHEVROLET Rosca corta	UJ-8 ó J-8
Rosca larga	N-6
CITROEN	H-88 ó L-92 Y
DE SOTO D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
D. K. W.	K-13
DODGE D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
FARGO D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
FORD F 100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14 Y

Para las unidades importadas, consulte la tabla completa de Bujías Champion.

CARLOS LOEFFEL POLARIZO LA EMOCION EN LA PRIMERA ETAPA A VENADO TUERTO

"PROMEDIO del ganador 200,446 km.". Esto, que hasta no hace mucho se hubiera considerado imposible, es hoy una nota que no por brillante deja de ser común. Claro que muchos quedaron en el camino, como consecuencia lógica de un tren de carrera que en esta primera etapa enloqueció los cuentavueltas y como prueba indiscutible de que no todos los fierros, y hablamos de buenas máquinas, aguantan tantas revoluciones juntas. Hernández dijo: "No hay guasca que no se corte" y nosotros agregaríamos "ni metal que no se funda".

Es por eso que después de discutir con Bordeu la posesión de la punta, esgrimiendo como argumento velocidades escalofriantes, Pairetti tuvo que quedarse a un costado del camino con un agujero "así de grande" en el motor. Para ese entonces el pibe Di Palma hacía rato que maldecía su suerte a pocos kilómetros de la largada con el capot levantado y frente a un "desparramo" de bielas que no dejaban esperanzas de seguir. Pero haciendo oídos sordos de los que caían a su alrededor, los de la punta siguieron volteando promedios a todo trapo. Bordeu, que ya sentía el aroma de una etapa que probablemente se comería, se le iba poco a poco a Emiliozzi, quien sin aflojar el pie trataba de conservar máquina para un Gran Premio que no terminaba precisamente en Venado Tuerto.



Atrás, en las posiciones inmediatas, el abandono de Ríos, víctima, como lo sería también Cupeiro más adelante, del violento tren en que se venía corriendo, dejaba el camino libre a Galbatto, que no contaba por supuesto con la arremetida heroica de quien había largado muy atrás, allá en Mar del Plata. Hablamos de Loeffel, que venía ganando posiciones desde el vamos y a un promedio que parecía querer desmentir, lo que las figuras de Pairetti, Cupeiro, Menditeguy, Ríos y más tarde Piccolo, atestiguaban plantados en en el camino, como mudos e inmóviles mojones, símbolo del límite de resistencia de las máquinas.

El excelente estado del camino permitía en tanto que a retaguardia y sorteando algunas albóndigas que venían paseando, el Fiat 150 de "Pepe Zanetta" cumpliera una buena performance. Además, entre los que mezclaron sus modernas líneas entre el lote de cupés, era también destacada la actuación de Atilio Viale del Carril piloteando un Ford Falcon. Alzaga, en tanto, también al volante de un Falcon, debió colocarse cuatro puestos detrás del mencionado Viale cuando algunos desperfectos le obligaron a renunciar al quinto puesto que había logrado en un momento de la competencia.

Los Peugeot de Santamarina y Fiore, que abandonaron prematuramente, no dejaron justipreciar hasta dónde pueden intentar el abordaje de esta categoría que no les es propia.

En las posiciones de vanguardia Loeffel, que había superado a Galbatto, se acercaba peligrosamente a los tiempos de "Maneco" Bordeu y Emiliozzi, que seguían en ese orden, pero si el crédito aún manteniendo sus posiciones de Marcos Juárez pretendía el primer puesto tendría que lograrlo a fuerza de "meter pata", ya que el duelo aparte que mantenían entre sí como prolongación del Gran Premio último Bordeu-Emiliozzi no daba la menor impresión de disminuir en intensidad y velocidad.

Loeffel aceptó las condiciones, él también tenía un duelo aparte: estaba corriendo contra la Junta Municipal de Médicos, y apretó el acelerador a fondo. En lo que quedaba del camino hasta Venado Tuerto sería más que vibrante, fantástica, la forma en que se los vería pasar frente a los controles. A la altura de 25 de Mayo Emiliozzi debió resignar su segundo puesto al embate de Loeffel, quien con una fe ciega en el motor que le prepararon los Bellavigna, seguía exigiéndole su máximo en la ahora encarnizada persecución del todavía puntero Juan Manuel Bordeu.

Galbatto, mientras tanto, mantenía el cuarto puesto, que ya presumía habría de mantener hasta el fin de la etapa, delante de Tempone y de los dos Ford Falcon que aún se mantenían meritoriamente, sexto el de Alzaga y séptimo el de Viale, respectivamente, habiendo éste largado último en Punta Mogotes. No había intenciones de flojar: los que quedaron a la vera de la ruta hacían presumir que la carrera perdería mucho, aun existiendo la posibilidad de reenganche en Viña del Mar, y era cierto. Pero los fierros son fierros, y aun cuando quedaran solo dos máquinas en carrera basta para hacer vibrar al público, y vaya si vibraron de emoción en Junín cuando los cronómetros denunciaron el minuto diez que Loeffel llevaba sobre Bordeu, todavía primero en el camino. Pero había más aún y la cosa siguió: el volante de Marcos Juárez continuó acrecentando su ventaja y cerca de Colón se colocó a 1'50" delante de quien se tranformó de tenaz perseguido en perseguidor. Emiliozzi, cumpliendo con su plan de carrera, se mantuvo tercero, pensando quizás que quedaban aún etapas muy duras como el cruce de los Andes, y otras de alto promedio, como sería seguramente la que culminaría en Mendoza. Así se mantuvieron las posiciones hasta que después de Hughes Bordeu supo que ya no podría descontar la ventaja que le llevaba Loeffel, cada vez más cerca de su cola. Cuando su trompa besó la bandera a cuadros, comenzaron las ovaciones, que irían en un emocionado "crescendo" cuando el coche del vencedor apareció a la vista del público congregado en la línea de llegada. La actitud que asumió después Carlos Loeffel es ya conocida: pensamos que la forma en que se impuso es quizás el último pero brillante argumento que le faltaba esgrimir en pro de una reconsideración de su actual situación.

AUSENCIAS EN LA LARGADA Y DEMASIADOS ABANDONOS

NO LARGARON 24 MAQUINAS

De los **75 competidores inscriptos para participar** en el Gran Premio Internacional "Dos Océanos" - Super Nafta YPF, 24 no se **presentaron al lugar** de **partida, quedando por** lo tanto el lote **reducido a 51 volantes para iniciar la compe**tencia. La nómina de los que no se presentaron al lugar de partida, es la siguiente:

Boris Garafulic, José Manzano, Cayetano Saladino, Raúl Rodríguez, Enrique Castagnola, Diógenes de Urquiza, Oscar Teierina, Teófilo Bordeu, Rafael Melem, Luis Iriarte, Emilio León, Ricardo Sauze, Ricardo Melo, Alfonso Di Giovanni, Fabián Di Pardo, Vicente Formisano, Salvador Zapulla, Atilio Issasi, Horacio Cimino, Domingo Gatti, Vicente Luaga, Antonio Martorell, Agustín Zarlenga y "El Abrojito".



CARLOS LOEFFEL

Finalizada la etapa, el brillante ganador de la misma, Carlos Loeffel, hizo sorpresivas declaraciones. Manifestó que abandonaba la competencia hasta tanto no se resolviera su situación que lo mantiene en estado de nervios. Como se sabe, rige para el citado volante una prohibición por parte de los médicos designados por la Comisión Municipal del Deporte, para intervenir en competencias automovilísticas en razón de tener la pierna izquierda ortopédica. Esa prohibición en cambio no rige para los médicos de la provincia que lo consideran apto para correr. Fue así que Loeffel se inscribió en Mar del Plata con el propósito de demostrar que es capaz de conducir sin problemas y su triunfo sobre Bordeu y Emiliozzi le dieron la razón. Cumplido ese propósito, Loeffel, no sin un dejo de amargura, manifestó que no se presentaría en la segunda etapa, entendiendo que esta demostración es suficiente para que se revea su situación ante la Comisión Municipal. El gesto fue de un hombre íntegro y un deportista cabal, pero posteriormente, con la intervención de amigos y autoridades y la promesa de una revisión sobre aquella disposición, desistió y largó en la segunda etapa.

LOS ABANDONOS

En la primera etapa entre Mar del Plata y Venado Tuerto sobre 892,709 kilómetros, se registraron los siguientes abandonos:

Nº 2, Carlos Pairetti; Nº 6, Luis Di Palma; Nº 8, Jorge Cupeiro; Nº 9, Oscar Cordonier; Nº 11, Joaquín Perrotta; Nº 16, Carlos Menditeguy; Nº 21, Bautista Larriestra; Nº 23, Armando J. Ríos; Nº 29, Remo Gamalero; Nº 30, Daimo Bojanich; Nº 35, Otto A. Parodi; Nº 53, Italo Piccolo; Nº 58, Nobel Biglieri; Nº 64, Juan Luluaga; Nº 68, Aurelio Fiore, y Nº 72, Ernesto Santamarina.

CLASIFICACION

Primera tapa: M. del Plata-Venado Tuerto - 892km.709

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	20	Carlos W. Loeffel	Chevrolet	4h.27m.13s.
2º	3	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet	4h.31m.54s.
3º	1	Dante Emiliozzi	Ford	4h.35m.14s.
4º	15	Carmelo Galbatto	Ford	4h.39m. 4s.
5º	19	Antonio O. Tempone	Ford	4h.47m.26s.
6º	38	Eduardo Rabbione	Chevrolet	4h.51m.31s.
7º	18	Vicente Galluzzo	Ford	4h.52m. 3s.
8º	10	Eduardo Casá	Ford	4h.53m.29s.
9º	41	Ovidio Tintorelli	Chevrolet	5h. 30s.
10º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	5h. 6m.27s.
11º	55	Mario Tarducci	Chevrolet	5h. 6m.50s.
12º	75	Atilio Viale del Carril	Ford Falcon	5h. 8m.
13º	14	Raimundo Caparrós	Chevrolet	5h. 9m.47s.
14º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	5h.12m.25s.
15º	56	Hugo Gimeno	De Soto	5h.12m.43s.
16º	13	Rodolfo Alzaga	Ford Falcon	5h.14m.20s.
17º	4	Raúl Jara	Chevrolet	5h.14m.57s.
18º	24	Daniel Musso	Ford	5h.16m.31s.
19º	37	Oscar Tomietto	Ford	5h.26m.18s.
20º	28	Fernando Martore	Ford	5h.30m.48s.
21º	33	Nello Marsili	Ford	5h.42m.32s.
22º	59	Roberto Vales	Chevrolet	5h.42m.42s.
23º	27	Héctor Volponi	Chevrolet	5h.43m.22s.
24º	26	Raúl Chabert	Ford	5h.43m.32s.
25º	42	Ricardo Bonano	Chevrolet	5h.45m. 4s.
26º	17	Antonio Bertolotto	Ford	5h.47m.14s.
27º	31	Héctor Rey	Ford	5h.51m. 8s.
28º	44	"Pepe Zanetta"	Fiat 1500	5h.53m.57s.
29º	40	Eduardo Usandizaga	Chevrolet	6h. 3m.28s.
30º	51	Modesto Arias	Ford	6h.10m.36s.
31º	49	"Catacho"	Dodge	6h.45m.13s.
32º	34	Manuel Mantinián	Chevrolet	6h.53m.22s.

Promedio del ganador: 200km448.

SE CUMPLIO
CON EL PACI

UNA TRANSMISION DE JERARQU

SALVO algunos detalles de organización, po
dura, el Gran Premio Internacional "Do
señanza para cuando estos esforzados hom
parar el del año próximo. Merecen entonc
del Plata y las del Jorge Nembery de Venado
var a feliz término una empresa de esta magn
rrós enlutó la competencia cuando ésta entraba
a desbordar entre todos aquellos que habían
recían. La unión de dos océanos —Atlántico y
una vez más que nada es imposible para los
en el llano como en las montañas. No vamos
que abandonó cuando punteaba el Gran Premio,
dicó brillantemente y pasando por Loeffel —m
vencedor invicto de los Andes, Hugo Gimeno,
reenganchado triunfador de la última, todos cu
comienzo, pero respetada después.

Quedó evidenciado también en este Gran
con el clásico T. C. en la programación del am
con su Dodge. Más tarde la presencia del "Ch
con hechos los afanes de quienes sostenían qu
afectaba a la tradicional. Ahora fueron dos nu
Alzaga y Viale del Carril los que respaldaron c
dos. Poco a poco se irán filtrando otras máqui
nueva categoría dentro de nuestro automovilis

Si algo debe ser considerado cuando se co
milar a ésta, es lo que se relaciona con la regl
es cierto, los mismos no participan en la cla
misma, intervienen en cambio en la adjudica
venido haciendo el gasto. El permitírseles camb
llos que lo han venido "quemando" kilómetro t
a Mar del Plata con un motor nuevo, que hace
Viña del Mar. Esto es claro y debe ser consid

Contó este Gran Premio de los " Dos Océ
cial a cargo de Eduardo Emilio D'Agostino y s
de la ruta. No vamos a repetir el esfuerzo re
naturaleza, única en los anales radiales del pa
Eduardo Emilio D'Agostino asumió la respon
ciencia cuál era su responsabilidad y trabajó si
organización. Su experiencia en la materia y su p
en todo momento y el resultado fue una transm
modestia de Eduardo Emilio D'Agostino. Saben
el elogio fácil. Pero nosotros, que desde esta re
al indiscutible éxito alcanzado que lo afirma
podemos silenciar el elogio a él y a todos sus

Arremetiendo desde atrás, Carlos Loeffel,
te pese a su inferioridad físico, llega a Ven



Así comenzó el Gran Premio Internacional "Dos Océanos" en Mar del Plata. Emiliozzi en primer término, seguido de Pairetti y Bordeu, aguardando la orden de partida. De los que que dieron toda la vuelta, también llegó primero, ganando la competencia

EL PROPOSITO DE UNIR EL ATLANTICO
FICO EN UN GRAN PREMIO EMOCIONANTE



JIA A CARGO DE EDUARDO D'AGOSTINO

or otra parte lógico en una competencia de esta enverga-
Dos Océanos" dejó un saldo halagador y una saludable en-
ombres del interior del país se aboquen a la tarea de pre-
nces el elogio las autoridades del Automóvil Club de Mar
Tuerto que no desmayaron en ningún momento para lle-
nitud. Lamentablemente el accidente de Raymundo Capa-
en su faz final, frenando así la alegría que comenzaba
puesto lo que estaba a su alcance para un éxito que me-
Pacifico— se concretó en forma brillante y demostrando
esforzados volantes del turismo de carretera, tan hábiles
a hacer nombres. Todos son triunfadores. Desde Bordeu
o, hasta Emiliozzi que con cálculo y maestría se lo adju-
magnífica demostración de entereza deportiva—, Alzaga,
revelación magnífica de la quinta etapa y Cordonnier,
mplieron para el brillo de la competencia.

n Premio, que el Turismo Nacional puede entreverarse
mplio calendario deportivo. Lo venía demostrando Ciani
Chevytú" de Jorge Cupeiro ratificaba el criterio y apoyaba
que debía ser creada esta nueva categoría que en nada
uevos coches, los Ford Falcon conducidos por Rodolfo de
con una actuación consagratoria esos propósitos posterga-
uinas y será así, automáticamente, como irá naciendo la
smo en ruta.

contemple la posibilidad de organizar otra competencia si-
glamentación para los que optan por el reenganche. Si bien
asificación general ni en los premios que se otorgan en la
cación de etapas, con una ventaja superior a quienes han
biar el motor significa brindarles una chance sobre aque-
tras kilómetro. No es lo mismo partir desde Viña del Mar
perio con el que se utilizó para ir desde Mar del Plata a
iderado con serenidad.

éanos" con una extraordinaria y perfecta transmisión ofi-
su cadena de colaboradores, magníficos todos a lo largo
realizado ni el costo que significa una empresa de esta
aís para seguir una competencia automovilística. Cuando
nsabilidad de la transmisión oficial, lo hizo sabiendo a con-
sin desmayos y sin escatimar esfuerzos financieros y de
prestigio de relator lo obligaron a una superación cumplida
misión impecable, verídica y consagratoria. Sabemos de la
emos también que es hombre de trabajo y que no busca
revista lo hemos visto trabajar con fervor y cariño y frente
como "número uno" de los relatores automovilísticos, no
is colaboradores, por considerarlo justo y merecido.

enamorado del automovilismo y extraordinario volan-
enado Tuerto ganando la etapa por amplio margen.





Al regreso, los Andes, que habían sido vencidos por los intrépidos volantes, se cubrieron de nieve para frenar su marcha. Pero ese obstáculo fue superado y corrieron más veloces que a la ida. En la foto de arriba vemos a Armando Berzamini reparando fallas y abajo, con el Cristo Redentor de fondo, Raúl Chaberi entra en territorio argentino.



Dante Emiliozzi llegó a Mendoza y se adjudica la segunda etapa.



El mendocino Hugo Gimeno fue aclamado al llegar a sus pagos.

ESPECTACULAR FINAL ENTRE BORDEU Y EMILIOZZI EN SU ARRIBO A MENDOZA

CLASIFICACION GENERAL

(Mar del Plata - Mendoza, 1609km.609)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	3	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet	8h.17m. 2s.
2º	1	Dante Emiliozzi	Ford	8h.19m.52s.
3º	19	Antonio Tempone	Ford	8h.41m.42s.
4º	10	Eduardo Casá	Ford	8h.45m.39s.
5º	38	Eduardo Rabbione	Chevrolet	8h.49m.53s.
6º	15	Carmelo Galbato	Ford	8h.51m.51s.
7º	13	Rodolfo de Alzaga	F. Falcon	8h.59m.38s.
8º	41	Ovidio Tintorelli	Chevrolet	9h. 16s.
9º	75	Atilio Viale	F. Falcon	9h. 4m.21s.
10º	56	Hugo Gimeno	Valiant	9h. 6m.47s.
11º	55	Mario Tarducci	Chevrolet	9h.12m.11s.
12º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	9h.12m.24s.

Promedio general de Bordeu hasta Mendoza: 194km.305.

CON la participación del total de volantes clasificados en Venado Tuerto se disputó el segundo tramo que llevaba a Mendoza con un recorrido de 716,900 kilómetros.

Bordeu trató de alejarse violentamente elevando el promedio, pero Carlos Loeffel, repitiendo la actuación cumplida en la primera etapa, comenzó a acaparar la atención con un rush impresionante tratando de darle alcance. Fue así que a los 20 kilómetros de haberse iniciado la etapa, protagonizó la primera gran emoción del día al superar a Juan Manuel Bordeu en el camino, pasando así a encabezar el lote en forma decidida.

Al cruzar el control de Alejo Ledesma, a 63,400 kilómetros de la partida, Loeffel le había sacado 34" a Dante Emiliozzi, que iba segundo por tiempo y tercero en el camino, y 49" a Juan Manuel Bordeu. El puntero había registrado a esta altura un promedio de 200,945 kilómetros.

Entre Alejo Ledesma y Reducción, Dante Emiliozzi, apurando el tren de carrera, logró dar alcance a Juan Manuel Bordeu, desalojándolo del segundo puesto, y entró a perseguir al puntero. La lucha entre los integrantes del lote de avanzada era tremenda y la cantidad de curvas que debían tomar los mismos, ponía más emoción a la competencia. Pero, lamentablemente, en el paso por Reducción, a 190,500 kilómetros de la partida, se detuvo Loeffel, levantó el capot de su coche y de inmediato anunció que hacía abandono de la competencia. Esta situación permitió a Emiliozzi pasar al primer puesto en el camino y en la clasificación de etapa.

Sin dar ni pedir tregua y terciando con los punteros Alzaga, Gimeno y Casá, se fueron acercando los competidores en Río Cuarto, donde tendrían media hora de neutralización. Emiliozzi poco a poco iba ampliando su ventaja y al llegar a esta ciudad le había sacado 48" a Bordeu y 1'09" a Rodolfo de Alzaga. La posición de los competidores en la etapa al llegar a Río Cuarto era la siguiente: 1º Dante Emiliozzi, en 1 hora 14'08" con un promedio de 191,817 kilómetros por hora; 2º Juan M. Bordeu, en 1h14'56"; 3º Rodolfo de Alzaga, en 1h15'17"; 4º Hugo Gimeno, en 1h16'04"; 5º Eduardo Casá, en 1h16'25"2|5; 6º Antonio Tempone, en 1h16'45"4|5; 7º Mario Tarducci, en 1h17'13"; 8º Eduardo Rabbione, en 1h17'36"; 9º Vicente Galluzzo, en 1h18'05" y 10º Norberto Polinori, en 1h18'37".

De acuerdo a estos tiempos, Bordeu en la general le llevaba a Emiliozzi una ventaja de 2'32" y 11'07" a Carmelo Galbatto ubicado en el tercer puesto.

En el tramo que va desde Río Cuarto a Villa Mercedes, se produjo una situación interesante en los puestos de vanguardia. Mientras Emiliozzi afirmaba su posición, Bordeu perdía el segundo puesto, que pasaba a poder de Rodolfo de Alzaga, que en brillante actuación se había colocado a un minuto del puntero y superaba en 15" a Bordeu. Pero la lucha no se libraba solamente entre los primeros, También había suspenso en los demás puestos, donde el suspenso estaba a cargo de Casá, Tempone, Gimeno, Rabbione, Galbatto, Tintorelli y Jara.

Entre el cuarto y el décimo había solamente una diferencia de 3'39" y del tercero al cuarto, 2'6". Por Villa Mercedes, a 337,800 kilómetros de la partida, la clasificación de los punteros era la siguiente: 1º Emiliozzi, en 1h50'25" y un promedio de 183,124 kilómetros horarios; 2º Alzaga, en 1h51'25"; 3º Bordeu, en 1h51'40"; 4º Casá, en 1h53'46" y 5º Tempone, en 1h54'35". La ventaja del primero sobre el quinto era de 4'10". Antes de Villa Mercedes, vencido el plazo de clausura, quedó abierta la ruta para el tránsito, cuando aún faltaba registrarse el paso de algunos volantes, entre ellos "Pepe Zanetta" que debió ir sorteando camiones y coches particulares.

CLASIFICACION DE LA ETAPA

Clas.	Piloto	Tiempo
1º	Emiliozzi	3h.44m.39s.
2º	Bordeu	3h.45m. 8s.
3º	Alzaga	3h.45m.18s.
4º	Casá	3h.52m.10s.
5º	Gimeno	3h.54m. 3s.
6º	Tempone	3h.54m.16s.
7º	Viale	3h.56m.51s.
8º	Rabbione	3h.58m.25s.
9º	Martinión	3h.58m.55s.
10º	Jara	3h.59m.26s.
11º	Tintorelli	3h.59m.46s.
12º	Polinori	3h.59m.59s.

El promedio del ganador fue de 192km.078.

El promedio establecido en Villa Mercedes aumentó considerablemente en el tramo a San Luis, control ubicado a 447,900 kilómetros de la partida. Emiliozzi, con el propósito de ampliar su ventaja en la etapa y aprovechando los buenos caminos, apuró las acciones en forma decidida, mientras Bordeu, sin quedarse demasiado, graduaba un poco más su tren de carrera, en tanto que Alzaga aceleraba para recuperar el segundo puesto.

La clasificación en San Luis para los primeros 10 volantes era la siguiente: 1º Emiliozzi, en 2h18'42" y un promedio de 193,756 kilómetros; 2º Bordeu, en 2h20'20"; 3º Alzaga, en 2h20'31"; 4º Casá, en 2h23' 30" y 5º Gimeno, en 2h24'34"

Cumplidos 1.340,009 kilómetros de carrera desde Mar del Plata a San Luis, la clasificación general ofrecía esta situación: 1º Juan Manuel Bordeu, en 6h52'14"; 2º Dante Emiliozzi, en 6h53'56"; 3º Carmelo Galbatto, en 7h07'09"; 4º Antonio Tempone, en 7h12'11" y 5º Eduardo Casá, en 7h16'59".

Entrados ya a disputar el último tramo, los punteros ofrecieron una lucha dramática entre los tres hombres de vanguardia, y mientras Bordeu había reducido la ventaja que le llevaba Emiliozzi de 1'38" en San Luis a 1'15". Alzaga, en extraordinaria atropellada, lo desalojaba del segundo puesto al llegar al control de Desaguadero, ubicado a 533,900 kilómetros de la partida. Emiliozzi seguía primero en el camino, pero se notaba claramente el propósito de superarlo en la ruta para largar en primer término desde Mendoza a Viña del Mar. Resultó así encarnizado el duelo entre ambos, poniendo un emotivo suspenso en la etapa. En Desaguadero pasó en primer término Emiliozzi y casi de inmediato, a escasos 25 segundos, lo hizo Bordeu, que venía ganando terreno en el camino. En tercer término cruzó el control Alzaga.

Siguió la marcha a gran velocidad y al llegar a San Martín, cumplidos ya 674,900 de la etapa y mientras el puntero corría a un promedio de 193,502 kilómetros, Bordeau, cumpliendo su plan, venía acortando distancias amenazando seriamente al hombre de Olavarría en el comando del lote y Alzaga había sido relegado nuevamente al tercer puesto. La diferencia entre Emiliozzi y Bordeu era ahora nada más que de 1'09".

FINAL IMPRESIONANTE

La llegada a Mendoza era aguardada con verdadera inquietud por parte de los aficionados, ya que las alternativas que se venían cumpliendo ofrecían un final dramático. Los últimos tramos eran disputados por Emiliozzi y Bordeu metro a metro y el entusiasmo del público, indescriptible. Bordeau se acercaba amenazante a Emiliozzi, que defendía su posición bravamente.

El suspenso seguía más y más. Bordeu avanzaba con firmeza y la distancia se acortaba sin que Dante Emiliozzi pudiera evitarlo. El público, que en gran cantidad se había ubicado en el lugar de la llegada, vivió momentos de verdadero nerviosismo, en tanto que aquellos que que se habían ubicado a lo largo de la ruta, desbordaban de entusiasmo al ver cómo Bordeu, en arremetida final, lograba dar alcance en el camino al puntero para desbordarlo en las inmediaciones de El Rodeo de la Cruz, para cruzar en primer término la meta de Mendoza.

LOS ABANDONOS

Nº 20, Carlos W. Loeffel; Nº 28, Fernando Martore; Nº 40, Eduardo Usandizaga; Nº 44, "Pepe Zanetta"; Nº 51, Modesto Arias, y Nº 39, Roberto Vales.



SUPERCOSECHADORAS GEMA

Campeona del agro argentino

Auspician estas transmisiones automovilísticas

Realizadas por EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO

Y su equipo: Domingos a las 7.30 horas por

LR6 RADIO MITRE. lea ASES Y MOTORES:

D'AGOSTINO Deportes

FABRICA: CORDOBA [illegible]
OFICINAS EN B. A.: [illegible]
AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODA LA REPUBLICA

1965 Nuestras transmisiones del año

ENERO

DOMINGO	
3	
10	Villa Carlos Paz
17	Villa Carlos Paz
24	
31	

FEBRERO

DOMINGO	
7	
14	
21	Vuelta de Firmat
28	Vuelta de Balcarce

MARZO

DOMINGO	
7	Autódromo Municipal
14	
21	Del 17 al 27 Gran Premio Internacional Dos Océanos
28	

ABRIL

DOMINGO	
4	Vuelta de Hughes
11	Autódromo municipal
18	Vuelta de Río Cuarto
25	Vuelta de Necochea

MAYO

DOMINGO	
2	Vuelta de la Pampa
9	Vuelta de Pergamino
16	Circuito de Ensenada
23	Vuelta de Santa Fe
30	Vuelta de Arrecifes

JUNIO

DOMINGO	
6	Vuelta de Córdoba
13	Vuelta de B. Blanca
20	Vuelta de San Francisco
27	Vuelta de Lobos

JULIO

DOMINGO	
4	Circuito. Córdoba
11	Mendoza. T.C.
18	General Pico.
25	Vuelta de Carlos Casares

AGOSTO

DOMINGO	
1	Vuelta de Chacabuco
8	Vuelta de Salto
15	Vuelta de Pehuajó
22	Vuelta de Rojas
29	M. del Plata (No ganadores)

SEPTIEMBRE

DOMINGO	
5	Vuelta 9 de Julio
12	Vuelta de Olavarría
19	Circuito de San Nicolás
26	Vuelta de Rufino

OCTUBRE

DOMINGO	
3	Vuelta de Tres Arroyos
10	Vuelta de Mercedes
17	Vuelta de Junín
24	Del 19 al 31 Gran Premio T.M.
31	San Antonio de Areco

NOVIEMBRE

DOMINGO	
7	Mil Millas del Avellaneda A.C.
14	Vuelta de Tandil
21	Desde el 25 hasta el 5 de diciembre Gran Premio T.C.
28	

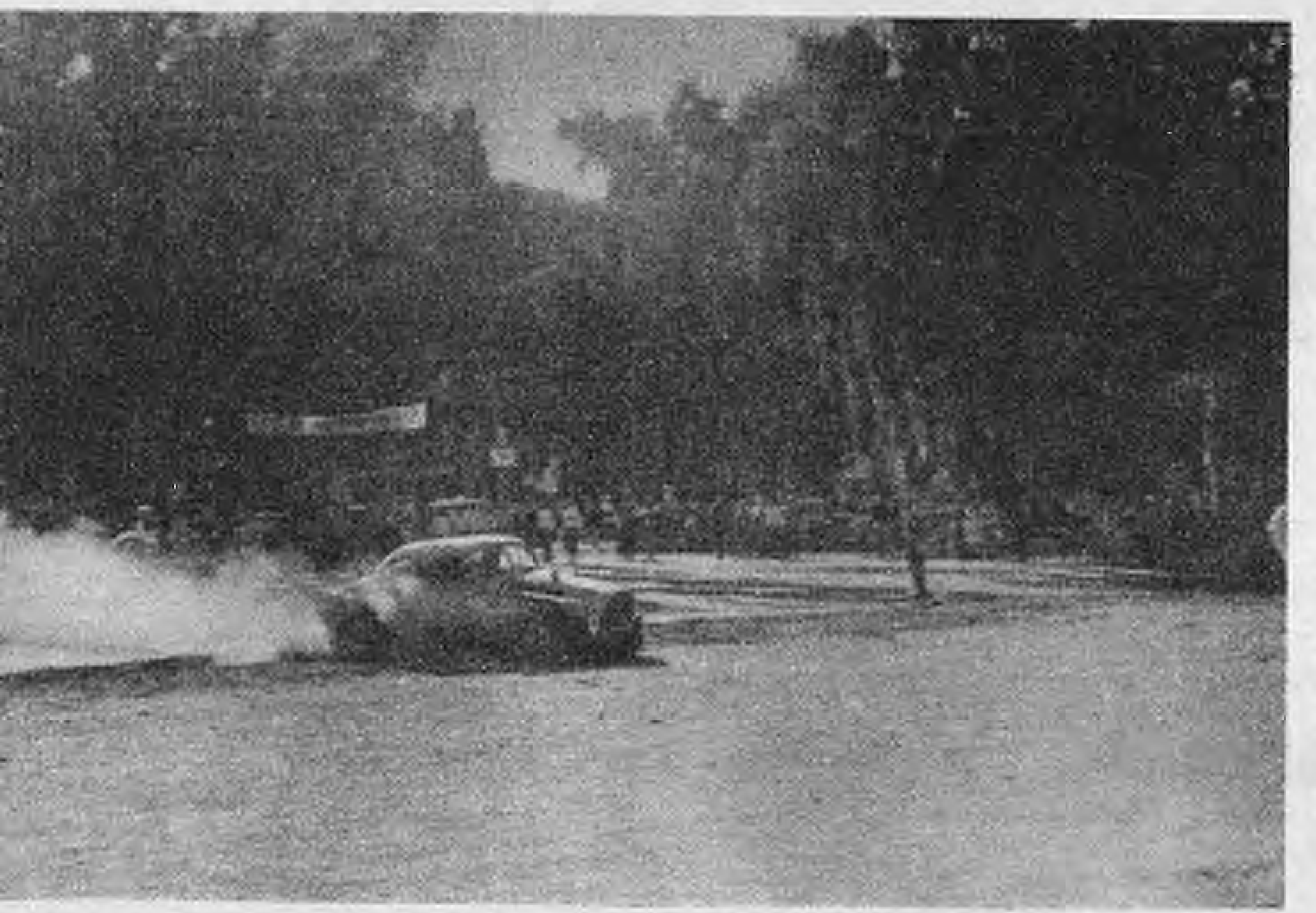
DICIEMBRE

DOMINGO	
5	Gran Premio T.C.
12	Mar y Sierras - T.M.
19	Vuelta de Pergamino
26	Vuelta de Colón

EN EL CRUCE DE LOS ANDES, DOS EXITOS PARA ALZAGA: EL GESTO Y EL TRIUNFO



El Falcon de Viale del Carril a su paso por Uspallata.



Trompo de Ovidio Tintorelli y abandono en Uspallata.

LA tercera etapa del Gran Premio Internacional "Dos Océanos" entre Mendoza y Viña del Mar, con un recorrido de 417 kilómetros para cumplir la primera mitad de la carrera, efectuado ya el cruce de Los Andes, ofrecía temas interesantes para aquellos que gustan hacer deducciones dentro de posibilidades más o menos bien fundadas. La arremetida final de Bordeu en la segunda etapa para largar la tercera en primer término, le brindaba una mayor chance en las montañas donde figura entre los pocos que saben andar en esos caminos. Pero en tercer término iba a largar otro especialista en trepar, Rodolfo de Alzaga y allí se abría un interrogante sobre el destino que tendría esta etapa. Emiliozzi, hombre veloz en el llano, no lo es tanto en la montaña y por ello podría ser aventajado por los mencionados, como así también por otros volantes como Casá y Gimeno, hábiles y decididos en las alturas. Por otra parte, también resultaba factor importante el poco descanso de hombres y máquinas al tener que disputar dos tramos seguidos sin el intervalo de un día entre uno y otro. Por su parte, también los participantes vivían el suspenso que desde el día anterior se había tejido con relación a los inconvenientes que tendrían para entrar a Chile de acuerdo a las ordenanzas aduaneras y eso agregaba un clima de nerviosismo que trataban de solucionar los organizadores de la competencia. En Chile el problema quedó prácticamente resuelto, pero antes de la largada se supo que en Las Cuevas, a 186 kilómetros de Mendoza, donde hay un puesto aduanero nacional, habían quedado retenidos los auxilios de los competidores, no permitiéndoseles seguir si no depositaban una garantía real como establece la reglamentación de aduanas. Esta situación postergó en una hora la largada de la etapa, ya que anteriormente se había dispuesto que fuera a las 7, haciéndose en cambio a las 8 horas. Antes de largar desde Mendoza, Juan Manuel Bordeu solicitó que sus auxilios estuvieran preparados en Las Cuevas para sacar el radiador y dínamo y poder así cambiar la correa del ventilador y el tornillo del soporte del dínamo que estaba roto. Este pedido del puntero de la competencia era sencillamente dramático, ya que la operación mecánica le reclamaría un tiempo importante y valioso.

BORDEU ACCIDENTADO

Pero la situación crítica que ofrecía el coche de Bordeu hizo crisis poco después de pasar por el control de Villavicencio al saltar la tapa del tanque suplementario de agua, provocando quemaduras en las espaldas de Juan Manuel Bordeu y su acompañante, Mario Lozano. En ese momento pasaba por allí Rodolfo de Alzaga quien detuvo de inmediato su coche para socorrer a los accidentados, llevándolos velozmente hasta Uspallata para ser atendidos y luego se reintegró a la competencia.

Dominador de montañas, Alzaga después de Uspallata comenzó su arremetida contra Emiliozzi que punteaba en el camino y antes de llegar a Punta de Vacas, control ubicado a 153 kilómetros de la partida, logró doblegar la resistencia del campeón, desplazándolo al segundo lugar. También se había registrado a esta altura el considerable repunte del chileno Raúl Jara, profundo conocedor del camino, que se había colocado tercero en la ruta y segundo en la clasificación, a 6" de Alzaga. El paso por el control de Punta del Inca ofrecía las mismas posiciones anteriores con respecto a los punteros, pero en Las Cuevas, cumplidos 186 kilómetros de la etapa, se produjo una variante de importancia en la clasificación, ya que Jara tercero en el camino había descontado por tiempo la ventaja que le llevaba Alzaga quitándole el primer puesto y superándolo en 35", en tanto que Gimeno desplazaba a Emiliozzi al cuarto puesto. La posición de los volantes en Las Cuevas, de acuerdo al tiempo empleado, era la siguiente: 1º Jara, en 1h56'; 2º Alzaga, en 1h56'35"; 3º, Gimeno, en 1h58'24"; 4º, Emiliozzi, en 1h58'35"; 5º, Viale, en 1h58'50"; 6º, Caparrós, en 1h59'29"; 7º, Mantinian, en 2hs 57" y 8º, Casá en 2hs 01'20". Las posiciones en la etapa, al pasar por el Cristo Redentor, no ofrecían variantes. Siempre encabezaba la clasificación el chileno Jara con 2hs 06'41", habiéndose reducido a 19" la ventapa que le llevaba Alzaga. Tercero estaba clasificado Gimeno, cuarto, Emiliozzi, quinto Viale, sexto, Caparrós, séptimo, Mantinian, octavo. Casá, noveno Galluzzo y décimo, Tempone. Lo interesante y emotivo lo constituían el paso de los competidores, ya que en menos de 10' cruzaron el control 8 coches. Pero en Portillo, Río Colorado, Alzaga había recuperado su primer puesto en la clasificación de etapa, sacándole 2'17" a Jara que se mantenía segundo y 3'15" a Caparrós que en brillante forma se había ubicado tercero por tiempo. El promedio del puntero, cumplidos 211 kilómetros del tramo Mendoza-Viña del Mar, era de 87,060. Cuarto estaba ubicado Viale, quinto Gimeno, en tanto que Emiliozzi tenía la sexta colocación a 5'59" de Alzaga. Bajó un tanto el promedio al llegar a San Felipe, control ubicado a 287 kilómetros de la partida, pero aumentando Alzaga su ventaja sobre Jara a 3'10" en una cabal demostración de su capacidad conductiva en las montañas. Alzaga pasó por este control con pronunciada distancia en relación al segundo en la ruta que era Jara, pero el paso de los que formaban el pelotón perseguidor lo fué haciendo en forma más compacta, lo que daba una mayor emoción a la lucha. El promedio era de 84.549 kilómetros por hora.

El público que estaba ubicado a dos kilómetros antes de la meta, vivió un momento de hondo suspenso cuando el coche de Alzaga, puntero de la etapa, entró en un semitrompo cuando avanzaba a gran velocidad. Afortunadamente el popular volante logró dominar la máquina, enderezarla y seguir viaje hacia su destino. Finalizaba en Viña del Mar la primera mitad del Gran Premio Internacional "Dos Océanos" y la emoción iba en aumento a medida que los competidores se acercaban a la meta. La pasión de los aficionados chilenos desbordaba siguiendo la labor de su crédito, Jara, en este tramo donde en determinado momento llegó a ser puntero. El primero en finalizar la etapa fue Rodolfo de Alzaga al que le bajaron la bandera a cuadros cuando eran exactamente las 12hs13'20", con un neto de 4hs12'40". Tras una breve espera y en medio de un intenso clamoreo, hizo su aparición el coche de Raúl Jara a las 12hs18'23" y de inmediato el público en forma peligrosa invadió la pista para felicitarlo.

ABANDONOS

Desertaron de la prueba en esta tercera etapa el Nº 3, de Juan Manuel Bordeu; el Nº 41, de Ovidio Tintorelli, y el Nº 55, de Mario Tarducci.

CLASIFICACION GENERAL

(Mar del Plata - Viña del Mar, 2026km.609)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Dante Emiliozzi	Ford	12h.40m.12s.
2º	10	Eduardo Casá	Ford	13h. 9m.12s.
3º	19	Antonio Tempone	Ford	13h.10m. 8s.
4º	13	Adolfo de Alzaga	F. Falcon	13h.12m.18s.
5º	75	Atilio Viale	F. Falcon	13h.24m.54s.
6º	38	Eduardo Rabbione	Chevrolet	13h.25m. 9s.
7º	56	Hugo Gimeno	Valiant	13h.26m.41s.
8º	4	Raúl Jara	Chevrolet	13h.29m.49s.
9º	14	Raimundo Caparrós	Chevrolet	13h.35m. 2s.
10º	18	Vicente Galluzzo	Ford	13h.55m.33s.
11º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	14h. 3m.48s.
12º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	14h. 5m.36s.

El promedio del ganador fue de 159km.953.

CLASIFICACION DE LA ETAPA

(Mendoza - Viña del Mar, 417 kilómetros)

Clas.	Piloto	Tiempo
1º	Alzaga	4h.12m.40s.
2º	Jara	4h.15m.[illegible]
3º	Caparrós	4h.18m.14s.
4º	Gimeno	4h.19m.35s.
5º	Viale	4h.20m. 3s.
6º	Emiliozzi	4h.20m.23s.
7º	Casá	4h.23m.23s.
8º	Mantinián	4h.27m.32s.
9º	Tempone	4h.28m.25s.
10º	Galluzzo	4h.30m. 1s.
11º	Rabbione	4h.35m.13s.
12º	Bertolotto	4h.40m.23s.

El promedio del ganador fue de 99km.023.

En Viña del Mar, el regreso, reenganche y Alzaga, héroe en la montaña y la nieve



Carlos Menditeguy, estacionado frente al puesto aduanero en Las Cuevas, antes de su reenganche en Viña del Mar.

La reanudación del Gran Premio Internacional "Dos Océanos", luego de un descanso de dos días, dio lugar a que numerosos aficionados, pese a ser día laborable, se reunieran en las inmediaciones del lugar de largada para despedir entusiastamente a los competidores que tras un emocionante cruce de los Andes habían unido en brillante competencia automovilística, el Atlántico con el Pacífico.

La mañana en Viña del Mar era clara y con temperatura agradable, pero de acuerdo con informaciones que llegaban desde el corazón de los Andes, se sabía que había una bruma espesa que tendía a abrirse y que estuvo nevando don cierta intensidad en la cordillera, sobre todo en la zona del Cristo Redentor.

De la cantidad de volantes que iban a reengancharse en Viña del Mar solamente lo hicieron seis. Fueron Carlos A. Pairetti, Oscar Cordonier, Dalmo Bojanich, Mario Tarducci, Carlos Menditeguy e Italo Piccolo, que de acuerdo al sorteo partieron en ese orden luego de Carmelo Galbatto que fue el último en llegar a Viña del Mar en la etapa anterior.

PRIMERO, PAIRETTI

Al pasar los competidores por San Felipe, a 130 kilómetros de la partida, se produjo una variante de importancia en la clasificación de la etapa. Carlos Pairetti, que había partido en el 24º lugar, pasó por este control en el noveno puesto, encabezando la clasificación por tiempo, corría a un promedio de 167,763 kilómetros.

Alzaga mantenía su primer puesto en la ruta, pero tercero por tiempo en el tramo. Segundo estaba clasificado Gimeno y detrás de éste, Dante Emiliozzi regulando su marcha. Caparrós había perdido su situación privilegiada y ahora ocupaba el sexto lugar, detrás de Eduardo Casá. La lucha entablada entre los vanguardista era intensa y las variantes que ofrecían a su paso abrían serios interrogantes. El paso por Río Colorado, a 180 kilómetros, no ofreció variantes en los tres primeros puestos, estando siempre Pairetti en la punta por tiempo, seguido por Gimeno y Alzaga en ese orden. Pero, en cambio, el cuarto lugar cambió de dueño pasando a poder de Caparrós, siendo Emiliozzi relegado al quinto, amenazado por Casá. La clasificación por Río Colorado era la siguiente: 1º Pairetti, en 1h07'20" y un promedio de 160,396 kilómetros; 2º Gimeno, en 1h7'30"; 3º Alzaga, en 1h7'56"; 4º Caparrós, en 1h8'32" y 5º Emiliozzi, en 1h8'52".

En el tramo que va desde Río Colorado hasta El Portillo Alzaga violentó las acciones y fue descontando la ventaja que le llevaba Pairetti hasta doblegarlo y pasar a ser puntero también por tiempo en la etapa. Alzaga descontó los 36" que tenía Pairetti a su favor, y en El Portillo, a 206 kilómetros de Viña del Mar, lo superaba en

LOS ABANDONOS

Nº 24, Daniel Musso, con Ford; el Nº 16, Carlos Menditeguy, con Ford, y el Nº 53, Italo Piccolo, también con Ford.

Alzaga y Viale del Carril, conductores del Ford Falcon, contestan al entusiasta recibimiento luego de haber cruzado la cordillera de los Andes.

CLASIFICACION DE LA ETAPA

(Viña del Mar-Mendoza, 417 kilómetros)

Clas.	Piloto	Tiempo
1º	Alzaga	4h. 2m. 4s.
2º	Gimeno	4h.13m.41s.
3º	Caparrós	4h.17m.11s.
4º	Emiliozzi	4h.17m.53s.
5º	Pairetti	4h.22m.20s.
6º	Viale	4h.22m.21s.
7º	Casá	4h.26m.10s.
8º	Rabbione	4h.32m.46s.
9º	Chabert	4h.38m.10s.
10º	Tomietto	5h. 7m.50s.
11º	Mantinián	5h.10m.40s.
12º	Cordonier	5h.11m.40s.

El promedio del ganador fue de 103km.359.

CLASIFICACION GENERAL

(Mar del Plata - Viña del Mar - Mendoza, 2433 km. 609)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Dante Emiliozzi	Ford	16h.58m. 5s.
2º	13	Rodolfo de Alzaga	F. Falcon	17h.14m.22s.
3º	10	Eduardo Casá	Ford	17h.35m.22s.
4º	56	Hugo Gimeno	Valiant	17h.40m.22s.
5º	75	Atilio V. del Carril	F. Falcon	17h.47m.15s.
6º	14	Raimundo Caparrós	Chevrolet	17h.52m.13s.
7º	38	Eduardo Rabbione	Chevrolet	17h.57m.55s.
8º	26	Raúl Chabert	Ford	19h.13m.44s.
9º	19	Antonio Tempone	Ford	19h.27m.44s.
10º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	20h.17m.30s.
11º	34	Manuel Mantinián	Chevrolet	20h.29m.29s.
12º	4	Raúl Jara	Chevrolet	20h.33m.58s.

El promedio del ganador fue de 147km.120.



El infortunado Raimundo Caparrós cruzando los Andes de regreso, cuando estaba muy lejos de pensar en el trágico final de su carrera en la etapa siguiente.

1'6". Gimeno marchaba tercero. Caparrós cuarto y Emiliozzi, quinto.

NIEVE EN LA RUTA

En las inmediaciones del Cristo Redentor, ya en territorio argentino, en la ruta había cinco centímetros de nieve, situación que dificultaría el paso normal de los competidores. Por Juncanillo, la máquina de Bojanich cruzada en el camino con desperfectos mecánicos, taponó la ruta, no permitiendo así el paso de los competidores que venían atrasados. Por el Cristo Redentor, a 222 kilómetros de la partida, Alzaga había ampliado su ventaja, y la clasificación en la etapa era la que detallamos a continuación:

1º Alzaga, en 2h1'15"; 2º Gimeno, en 2h3'25"; 3º Caparrós, en 2h 7'40"; 4º Emiliozzi, en 2h9'25" y 5º Viale del Carril, en 2h9'50". Pairetti se había retrasado considerablemente y estaba a 9'25" del puntero. En el Cristo Redentor se detuvo Gimeno brevemente, luego reanudó la marcha bajando la pendiente con motor detenido, pero reparada la falla mecánica retornó a la lucha en forma violenta y decidida.

A medida que los coches que componían el pelotón de avanzada se acercaban a la meta el entusiasmo era indescriptible, y un público numeroso comenzó a apretujarse en las inmediaciones de la línea de sentencia. Mientras tanto se seguía con suspenso el paso de los volantes por los distintos controles. Por Uspallata pasó en primer término, acelerando a fondo, Rodolfo de Alzaga, siendo el segundo en pasar Hugo Gimeno, y por Villavicencio se mantenía esta posición con relación a los dos primeros. En tercer término pasó por este control Caparrós y luego lo hizo Emiliozzi. En este control, ubicado a 373 kilómetros de la partida, Alzaga le había sacado una ventaja de 15'41" a Dante Emiliozzi. La impaciencia en Mendoza fue en aumento poco a poco, culminando cuando se anunció la llegada del primer competidor a la meta. Alzaga cubrió a gran velocidad los últimos kilómetros, cruzando el control final de la cuarta etapa a las 12h2'4", con un tiempo total de 4h2'4", habiendo empleado 10'36" menos que la etapa anterior sobre el mismo recorrido. Alzaga fue recibido con una extraordinaria ovación y su coche rodeado inmeditamente por numerosos aficionados.



Sobre la nieve va quedando la huella del coche de Manuel Mantinián. Nótese las curvas cerradas en las que se desplazaron los volantes.



EL MENDOCINO HUGO GIMENO RUBRICO SU LABOR LLEGANDO TRIUNFANTE A V. TUERTO



Raymundo Caparrós junto a su compañero Pérez cuando todavía estaba lejos la tragedia.

LOS aficionados que madrugaron para presenciar la partida de la quinta etapa del Gran Premio Internacional "Dos Océanos", tuvieron una mañana soleada y fresca que hizo más agradable la estada en el lugar desde donde iban a salir los coches a partir de las ocho. El cruce de Los Andes, ida y vuelta, ya había quedado atrás, dejando como saldo la magnífica labor cumplida en los dos tramos por Rodolfo de Alzaga, piloteando un Ford Falcon, y ahora se entraba nuevamente en el terreno veloz y en el que Dante Emiliozzi llevaba las mejores posibilidades para mantener y aumentar la ventaja que le llevaba a Alzaga en la clasificación general.

En total fueron 26 las máquinas que partieron desde Mendoza y la lucha entablada de inmediato fue violenta entre los que componían el pelotón de avanzada, notándose el afán de Emiliozzi para ganar posiciones en el camino.

ACCIDENTE A CAPARROS

A 40 kilómetros aproximadamente de Mendoza y en las inmediaciones de Palmira, se produjo un grave accidente. El coche conducido por Raymundo Caparrós, que venía a gran velocidad, perdió de pronto estabilidad y luego de dar varios vuelcos salió del camino comenzando de inmediato a incendiarse. Con la premura del caso fueron sacados volante y acompañante de su encierro y conducidos con graves quemaduras al Hospital Central de Mendoza.

Gimeno ocupaba el primer puesto en la ruta, pero Emiliozzi, que atropellaba violentamente, logró pasar al segundo lugar desplazando a Alzaga, en tanto que Pairetti hacía lo propio desde más atrás, con Viale y Casá. Por el control de La Dormida, cumplidos 104 kilómetros de la etapa, Hugo Gimeno encabezaba la clasificación por tiempo corriendo a un promedio de 185,346 kilómetros horarios y segundo marchaba Carlos Pairetti a solo 5" de diferencia.

La persecución de Pairetti a Gimeno culminó en Desaguadero —183 kilómetros de la partida—, donde Pairetti pasó a encabezar las posiciones por tiempo con 57' 32" y un promedio de 187,692 kilómetros por hora. Gimeno, que seguía primero en la ruta, estaba clasificado segundo con 58' 55". Tercero estaba Emiliozzi con 59' 52", y cuarto, en brillante labor, Carmelo Galbatto con un tiempo de 1h. 1' 35". Por su parte, Alzaga mantenía su quinta colocación a 4' 33' del puntero.

Los volantes fueron en busca de San Luis —primera neutralización de la jornada—, y el primero en cruzar la meta fue Carlos Pairetti y casi de inmediato lo hizo Hugo Gimeno. Emiliozzi llegó en tercer término, arribando luego Alzaga y Viale.

En San Luis, a 269 kilómetros de la etapa, la clasificación para los punteros era la siguiente: 1º, Pairetti, en 1h. 25' 12" y un promedio de 187,265 kilómetros. 2º, Gimeno, en 1h. 27' 31". 3º, Emiliozzi, en 1h. 28' 33". 4º, Alzaga, en 1h. 30' 35", y 5º, Galbatto, en 1h. 31 10".

Cumplidos los 20 minutos de neutralización se reanudó la competencia de acuerdo al orden de llegada a San Luis, y mientras en la punta luchaban incansablemente Pairetti y Gimeno, a escasa distancia se entablaba otro duelo a cargo de Emiliozzi y Alzaga, en el propósito de este último para descontar la ventaja que le había sacado el campeón en San Luis.

Por Villa Mercedes, a 376 kilómetros de la partida, pasó en primer término Carlos Pairetti, y 50" después lo hizo Hugo Gimeno. Luego fueron cruzando ese control, Dante Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Viale del Carril, Oscar Cordonnier, Eduardo Casá, Norberto Polinori, Carmelo Galbatto y Manuel Mantinian.

Elevando el promedio a 191,095 kilómetros por hora, llegó a Río Cuarto, donde se cumplió media hora de neutralización, Carlos A. Pairetti, seguido siempre por Gimeno. Pairetti llegó a las 9 hs. 52' 52", habiendo empleado un tiempo de 2hs. 30' 52", y Gimeno, a las 9hs. 54' 11", y un tiempo de 2hs. 33' 51". La clasificación de sus perseguidores era ésta: 3º, Emiliozzi, en 2hs. 35' 20"; 4º, Alzaga, en 2hs. 36' 20"; 5º, Cordonnier, en 2hs. 38' 45"; 6º, Polinori, en 2hs. 39' 10"; 7º, Viale del Carril, en 2hs. 39 45"; 8º, Casá y Galbatto, con

Oscar Cordonnier, en plena marcha, buscando el éxito de etapa que encontró en M. del Plata.



CLASIFICACION DE LA ETAPA

(Mendoza - Venado Tuerto, 717km.500)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	56	Hugo Gimeno	Valiant	3h.48m,23s.
2º	1	Dante Emiliozzi	Ford	3h.49m.31s.
3º	13	Rodolfo de Alzaga	F. Falcon	3h.51m.13s.
4º	9	Oscar Cordonnier	Chevrolet	3h.55m. 3s.
5º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	3h,55m.43s.
6º	75	Atilio V. del Carril	F. Falcon	3h.55m.58s
7º	55	Mario Tarducci	Chevrolet	3h.59m. 4s.
8º	10	Eduardo Casá	Ford	4h. 5s.
9º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	4h. 1m.30s.
10º	15	Carmelo Galbatto	Ford	4h. 2m.15s.
11º	4	Raúl Jara	Chevrolet	4h, 6m.54s.
12º	26	Raúl Chabert	Ford	4h. 7m.26s

El promedio del ganador fue de 186km.922.

CLASIFICACION GENERAL

(Mar del Plata - Viña del Mar - Venado Tuerto), 3.285km.109)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Dante Emiliozzi	Ford	20h,47m.36s.
2º	13	Rodolfo de Alzaga	F. Falcon	21h. 5m.35s.
3º	56	Hugo Gimeno	Valiant	21h.28m,45s.
4º	10	Eduardo Casá	Ford	21h.35m.27s.
5º	75	Atilio V. del Carril	F. Falcon	21h,43m.13s.
6º	38	Eduardo Rabbione	Chevrolet	22h.20m.56s.
7º	26	Raúl Chabert	Ford	23h.21m.10s.
8º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	24h.13m.13s.
9º	34	Manuel Mantinián	Chevrolet	24h.40m,34s.
10º	4	Raúl Jara	Chevrolet	24h.40m.52s.
11º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	25h.34m.
12º	33	Nello Marsilli	Ford	26h. 4m.27s.

El promedio del puntero fue de 152km.025.



Hugo Gimeno, el mendocino que sorprendió a los aficionados, luego de una magnífica labor en el cruce de los Andes, logró imponerse en la quinta etapa a Venado Tuerto. En la nota lo vemos cuando sale de Mendoza para iniciar el último tramo donde lamentablemente tuvo que abandonar.

ACCIDENTE A PERROTA

El volante mendocino Joaquín Perrota, radicado en Chile y que participó en el Gran Premio Internacional "Dos Océanos" abandonando en la primera etapa, sufrió un grave accidente debiendo ser internado en el Sanatorio Cuyo de Mendoza. El mendocino volante se dirigía desde Venado Tuerto a Mendoza posiblemente con el propósito de seguir a Viña del Mar para reengancharse en el Gran Premio, cuando al llegar a la localidad "La Dormida" en la ruta 7, embistió violentamente la barrera automática del paso nivel, perdiendo el dominio de su máquina que se detuvo en una banquina luego de dar varios tumbos. Perrota sufrió la fractura de una pierna acusando también conmoción cerebral, en tanto que su acompañante, Domingo Eleazar Firmato, resultó con heridas leves en el rostro y en las piernas.

el mismo tiempo de 2hs. 40' 49", y 10º, Bergamini, en 2hs. 40' 55". Rodolfo de Alzaga había descontado a Emiliozzi 40" con relación a sus posiciones en Villa Mercedes, lo que nos da una pauta de cómo se desarrollaba el duelo entre ambos en el camino.

ABANDONA PAIRETTI

Cumplida la media hora de neutralización, los competidores volvieron a la lucha, siempre don Carlos A. Pairetti imponiendo el ritmo, sin que Gimeno le perdiera pisada.

Siguieron así en busca de La Carlota, pero a 12 kilómetros de Las Higueras se produjo una variante de importancia en el comando del lote de avanzada. Pairetti, que había exigido a fondo su máquina y venía imponiéndose con apreciable ventaja en la etapa, se detuvo al costado del camino y luego de mirar el motor, resolvió abandonar la competencia ante la imposibilidad de subsanar el inconveniente. Automáticamente pasó Gimeno al primer puesto en la ruta y en la clasificación por tiempo, con una ventaja de aproximadamente 2' sobre Emiliozzi, que ahora se había colocado segundo. En ese orden fueron pasando por el control de La Carlota, a 585 kilómetros de la partida, con un tiempo neto para Gimeno de 3hs. 7' 34" y un promedio de 187,133 kilómetros por hora. Sus perseguidores estaban clasificados en este orden: 2º, Emiliozzi, en 3 hs. 9' 23"; 3º, Alzaga, en 3hs. 10' 16"; 4º, Cordonnier, en 3hs. 13' 6" y 5º, Polinori, en 3hs. 14' 14". Luego pasaron Viale, Casá, Mantinian, Galbatto, Tarducci, Bergamini, Chabert y Jaras en este orden.

A medida que se cumplían los últimos kilómetros de la etapa, los aficionados seguían con gran interés las alternativas de la lucha, aprestándose a presenciar un final emocionante entre los vanguardistas que estaban separados por escaso tiempo unos de los otros.

Una compacta multitud se reunió en el lugar de la llegada a la espera del primer volante que cruzara la meta y cuando eran exactamente las 11 horas, 38 minutos, 43 segundos, lo hizo veloz, pero serenamente, el mendocino Hugo Gimeno que empleó, para ganar la etapa, 3hs. 48' 23". No tuvieron que esperar mucho los aficionados para seguir exteriorizando su entusiasmo. Apenas 1' 18" después, cruzó la meta Dante Emiliozzi, puntero de la competencia, que fue recibido con una cerrada ovación, que se repitió aún con más intensidad, cuando fue divisado el coche de Rodolfo de Alzaga que llegó 1' 2" después de Emiliozzi. Fueron tres entradas espectaculares y el público de inmediato se dedicó a rodear a quienes las protagonizaron.

LOS ABANDONOS

En la penúltima etapa abandonaron Carlos A. Pairetti, Raymundo Caparrós, Héctor Volponi, Vicente Galluzzo y Daimo Bojanich.

RAIMUNDO CAPARROS

Por JAIME V. CABRIGN.

LA fatalidad quiso que en Mendoza Raimundo Caparrós tomara la última curva de su vida para entrar en la recta de la eternidad. Todo un pueblo se conmovió ante la triste y penosa circunstancia. Ante ella todos quisieron hacer o hicieron algo por arrebatar de las garras de la muerte al bravo piloto de Venado Tuerto, al tantas veces admirado y consagrado ídolo, animador de grandes jornadas del automovilismo argentino.

Primero los "desconocidos de siempre", los que no midieron el peligro y con desprecio de la propia vida abordaron el infierno en llamas que abrazaba el coche donde estaban atrapados los pilotos. La premura en trasladarlos al Hospital Central, donde se estableció el cuartel general de la lucha contra la fatalidad, en procura de salvarles la vida.

El profesor Cutropía, los doctores Marotta, Marchesky, Millán, Caram, Lara, todo el cuerpo médico donde funciona la Facultad de Medicina de la Universidad de Cuyo. El conjunto de médicos que efectúan su internado y que se turnaron en la cabecera de los pacientes, transfusionistas, anestesistas, radiólogos, urólogos, enfermeros, etc., todos dispuestos a dar de sí lo mejor de su saber para ayudar a salir del difícil trance a los pilotos en desgracia. La generosa y espontánea colaboración del Cuerpo de Infantería de la Policía de Mendoza, que formó larga y apuesta fila con sus jefes a la cabeza para donar su sangre.

Pichón Castellani, el rival de la ruta, pero el amigo leal en la hora aciaga, se presentó también entre los primeros a dar sangre.

Luego muchos hombres y mujeres que generosamente hicieron su aporte. Pero el corazón de Raimundo Caparrós que todos suponíamos de acero, resultó frágil como el cristal, dejó de latir y la ciencia impotente ante los designios del destino nada pudo hacer, para detener la marcha de la carrera sin retorno de Raimundo Caparrós hacia la eternidad.

Dios lo reciba en la meta del descanso eterno y le brinde la paz del más allá. Mendoza, tierra generosa y solidaria, lo despide con una lágrima, y con un crispar de manos, porque la lucha fue estéril, la espera vana, y el esfuerzo frustrado.



Otra oportuna toma registrada en la impresionante tragedia donde perdió la vida el infortunado volante Raimundo Caparrós y del que sigue grave su acompañante Héctor Pérez.

Aquellos desconocidos de siempre, esta vez en actitud heróica, las llamas envuelven el coche, el agua del zanjón mezclada con la nafta alimenta la hoguera. En cualquier momento el tanque puede estallar. Algunos recibieron también magulladuras y quemaduras.



Hierros torcidos, calcinados, dan la pauta de la magnitud de la tragedia, todo sucedió en contados instantes, policías, bomberos y espectadores afrontaron el peligro para aliviar a los accidentados.





ROSTROS PARA EL RECUERDO: JORGE FARABOLLINI

LA ULTIMA ETAPA SE CORRIO CON EL CRONOMETRO EN MANO



Eduardo Casá perdió su magnífica colocación en la general al tener inconvenientes mecánicos casi en la meta.

Si bien es cierto que para la mayoría de los aficionados el Gran Premio Internacional "Dos Océanos" tenía prácticamente un dueño en Dante Emiliozzi, el diálogo apasionante de todos se respaldaba en lo que podría ocurrir en el último tramo entre Venado Tuerto y Mar del Plata, por cuanto los 1.008,044 kilómetros a recorrer, podría ofrecer alguna sorpresa y dar un vuelco total al resultado final. Rodolfo de Alzaga estaba alejado de Emiliozzi en 17'59" al término de la penúltima etapa y era ésa una ventaja prácticamente imposible de descontarle al campeón argentino dentro de un trámite normal, más aún con un coche que tiene un litro y 75 caballos menos, pero quedaba la posibilidad de alguna detención inesperada y surgir allí la sorpresa.

Pero todo se cumplió dentro de un cálculo establecido de antemano y los candidatos al triunfo no arriesgaron más de lo necesario, restándole por lo tanto la emoción de un final de suspenso y drama. Ni a Emiliozzi le convenía jugar en una etapa el esfuerzo de toda una carrera, como no le convenía tampoco a Rodolfo de Alzaga aventurar una posibilidad remota, con el peligro de echar por tierra todo lo realizado hasta Venado Tuerto. Solo Gimeno tuvo un garrafal error y le costó caro.

El total de competidores que se alistaron en la partida, sumó 21. A pocos kilómetros de Venado Tuerto, se registró el abandono de Tarducci por desperfectos mecánicos y con esta deserción, solo quedaba uno, Cordonnier, de los seis volantes que se habían reenganchado en Viña del Mar. Desde el comienzo de la etapa, se advirtió el firme propósito de Gimeno para adjudicarse la misma y al pasar por el control de Hughes le había sacado a Emiliozzi 32 segundos de ventajas.

El promedio de Hugo Gimeno al pasar por Hughes era de 184,766 kilómetros, pero el mismo, al llegar a Junín, bajó al 182,359 notándose una variante de importancia entre los vanguardistas al pasar Dante Emiliozzi al tercer puesto desplazando del mismo a Oscar Cordonnier y colocándose a solo 5" de Norberto Polinori que se mantenía segundo. Era indudable que tanto Emiliozzi como Alzaga —sexto a 10" de Viale— dentro del fuerte ritmo de carrera, venían graduando su actuación cuidando sus respectivas posiciones en la clasificación general. La clasificación en Junín, cumplidos 198,545 kilómetros de la etapa, era la siguiente: 1º Gimeno, en 1h. 05'25"; 2º Polinori, en 1h. 06'05"; 3º Emiliozzi, en 1h.06'10"; 4º Cordonnier, en 1h.06'18"; 5º Viale del Carril, en 1h.07' y 6º Alzaga, en 1h.07'10".

Entre Junín y 25 de Mayo, se produjo otra variante de importancia. Polinori, que venía segundo por tiempo, perdió esa posición por desperfectos mecánicos, retrasándose considerablemente.

El promedio en 25 de Mayo, control ubicado a 359.520 kilómetros de la partida, era de 185,146 para Hugo Gimeno que seguía manteniendo la primera colocación en la ruta y en la clasificación. Pero Dante Emiliozzi venía descontando paulatinamente la ventaja que le llevaba el mendocino amenazándolo constantemente. La ventaja del puntero sobre Emiliozzi era a esta altura de 19" y sobre Alzaga, ubicado ahora quinto, era de 4'01".

Hugo Gimeno elevó el promedio a 188.333 en el tramo a General Alvear ubicado a 438.938 kilómetros de la partida, distanciándose más de Emiliozzi al que ahora aventajaba en 45 segundos.

La clasificación de los punteros en General Alvear era la siguiente: 1º Gimeno, en 2h.19'45"; 2º Emiliozzi, en 2h.20'28"; 3º Cordonnier, en 2h. 21'23"; 4º Viale en 2h.23'17" y 5º Alzaga, en 2h.25'.



Oscar Cordonier posa con sus familiares luego de haberse impuesto en el tramo V. Tuerto Mar del Plata.

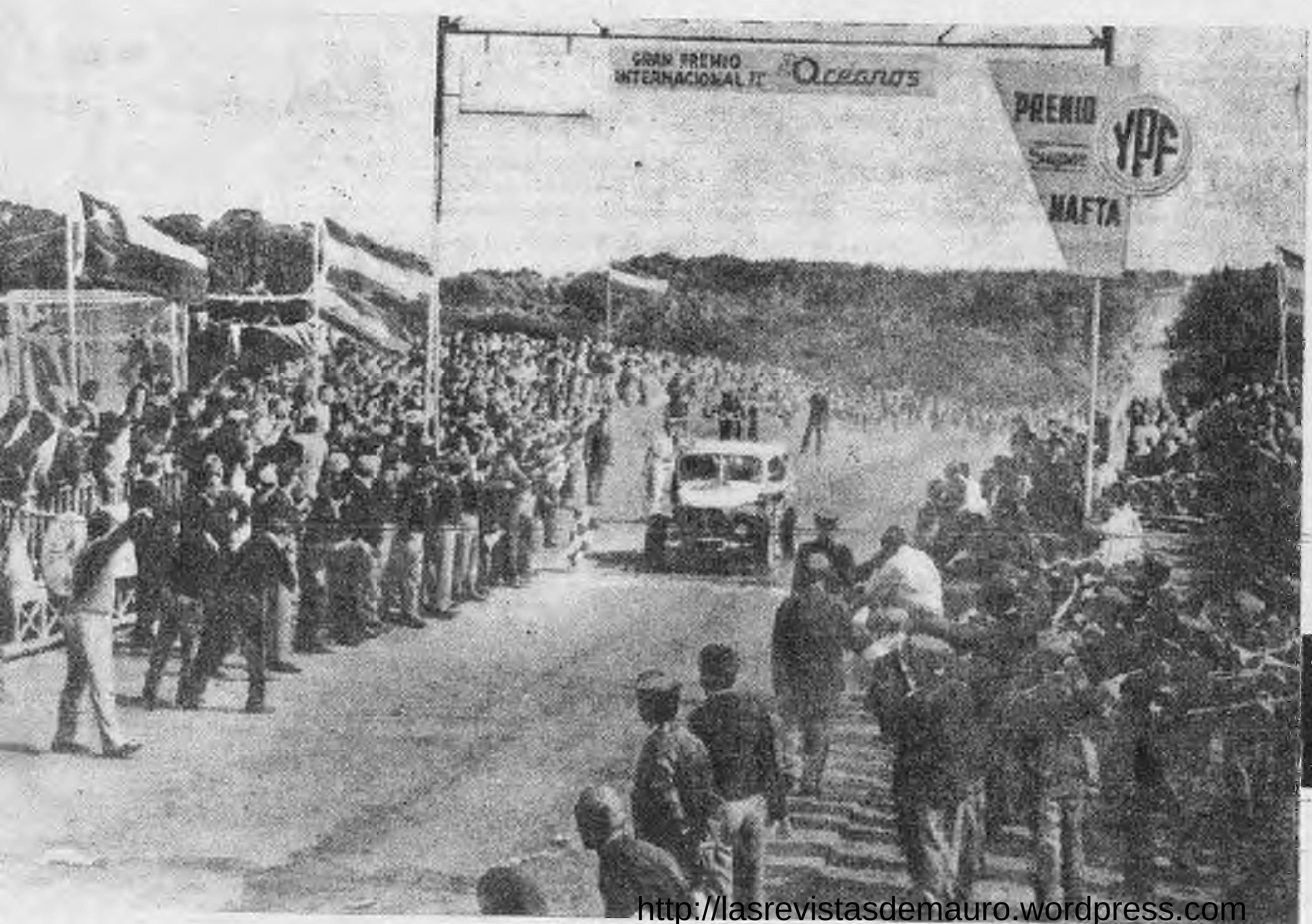
EMILIOZZI AL FRENTE

Dejado atrás General Alvear, Dante Emiliozzi comenzó a apurar las acciones, en tanto que Hugo Gimeno venía cediendo terreno poco a poco. Y fue en este tramo que se produjeron incidencias que dieron lugar a una detención en espera de auxilios y tres abandonos. El primero en desertar fue Carmelo Galbatto que lo hizo en Saladillo. A 80 kilómetros de Azul se detuvo el coche de Eduardo Rabbione que venía bien colocado y desde allí solicitó auxilio por haber roto bielas. También en Saladillo se produjo el abandono de Tempone, mientras Gimeno perdía terreno al tener problemas en el arranque de su motor. Mantuvo empero su primer puesto en el camino hasta Azul, cumplidos 543,946 kilómetros de la etapa, pero ya no era puntero en la clasificación ya que Dante Emiliozzi había sacado 6" de ventaja. En Azul tenían los volantes una neutralización de media hora, llegando primero a este control Hugo Gimeno y casi de inmediato, a solo 14" de diferencia, entró Dante Emiliozzi.

ABANDONA GIMENO

Apenas reanudaba la marcha, se agravaron los problemas en la máquina de Gimeno que regresó a Azul para volver a revisar los carburadores. Oscar Gálvez que se encontraba allí colaboró con Gimeno sacando la tapa de cilindros, donde comprobaron la perforación de pistón por haber usado nafta común, decidiendo abandonar la carrera.

Ubicado automáticamente Oscar Cordonnier como escolta de Dante Emiliozzi, comenzó una persecución violenta contra el puntero, logrando acercársele poco a poco en forma decidida. Al paso de Juárez, a 636,946 kilómetros de la partida, la diferencia entre Emiliozzi y Cordonnier era de 1'05" y la del puntero con Viale, colocado tercero, 3'17". La arremetida de Cordonnier contra Emiliozzi seguía cada vez más violenta y firme y el 1'5" de ventaja que éste le llevaba en Juárez, fue descontada antes de llegar a Tres Arroyos, donde Cordonnier pasó a encabezar la etapa por tiempo con una diferencia de 3" en su favor. El



En medio de una cerrada ovación, llega a la meta el ganador del Gran Premio, Emiliozzi.

promedio de Cordonnier era de 184,308 kilómetros por hora.

Siempre dentro del ritmo violento de carrera fueron llegando los competidores a Necochea, uno de los últimos controles importantes del Gran Premio, produciéndose un paso que motivó el aplauso de los numerosos aficionados.

En su propósito de superar a Emiliozzi en el camino, Cordonnier apuró aún más su tren de carrera y el paso por Necochea los encontró separados a solo 3" de diferencia entre uno y otro. Pasaron casi pegados y a un promedio de 184.101 kilómetros horarios, lo que motivó una explosión de entusiasmo saludando su paso. Con bastante retraso, cruzaron la ciudad de Necochea, Viale, Casá, Alzaga y Bertolotto. La diferencia en tiempo en favor de Cordonnier, era ahora de 57" sobre Emiliozzi y de 4'47" sobre Viale del Carril, clasificado tercero. Alzaga, regulando su marcha, había sacrificado su quinto puesto frente a la arremetida de Bertolotto, mientras que Eduardo Casá se afirmaba en el cuarto puesto.

El violento tren de Cordonnier dio sus frutos entre Necochea y El Pito, superando a Emiliozzi en el camino y dirigiéndose acelerador a fondo hacia Miramar. Por el control de El Pito, cerca ya del final de la carrera, pasó en primer término Cordonnier y 2'05" después lo hizo Dante Emiliozzi. En tercer término pasó Viale del Carril y cuando se aguardaba el paso de Eduardo Casá, de acuerdo al orden que llevaban en el camino, en su lugar lo hizo Rodolfo de Alzaga y luego Bertolotto a escasa distancia. El pelotón de avanzada, del que había desaparecido Eduardo Casá, siguió su marcha en busca de Miramar, siempre con Cordonnier imponiendo el ritmo de carrera en la etapa y con el triunfo prácticamente asegurado en la misma. Eduardo Casá se había detenido cerca del control de El Pito por haber cortado el cigüeñal.

Cuando eran exactamente las 12h.59'54"4/5 le fue bajada la bandera a cuadro al primer competidor que llegó a Mar del Plata: Oscar Cordonnier. El citado volante se adjudicó la etapa con un tiempo neto de 5h.28'34"4/5 y un promedio de 184.081 kilómetros horarios. Aproximadamente unos tres minutos después cruzó la meta Dante Emiliozzi que se adjudicó el Gran Premio.

LOS ABANDONOS

En la última etapa se registraron los abandonos de Carmelo Galbato, Mario Tarducci, Ricardo Bonanno, Antonio Tempone, Manuel Mantinian, Oscar Tomicto, Hugo Gimeno, Eduardo Rabbione y "Catoche"

CLASIFICACION DE LA ETAPA

(Venado Tuerto - Mar del Plata, 1008km.044)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	9	Oscar Cordonnier	Chevrolet	5h.28m.34s.
2º	1	Dante Emiliozzi	Ford	5h.32m.21s.
3º	75	Atilio Viale	Falcon	5h.34m.12s.
4º	17	Antonio Bertolotto	Ford	5h.39m.54s.
5º	13	Rodolfo de Alzaga	Falcon	5h.41m.22s.
6º	81	Héctor Rey	Ford	5h.53m.47s.
7º	33	Nello Marsilli	Ford	6h. 9m.48s.
8º	26	Raúl Chabert	Ford	6h.20m.59s.
9º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	6h.28m.26s.
10º	4	Raúl Jara	Chevrolet	6h.29m.11s.
11º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	6h.48m. 5s.
12º	10	Eduardo Casá	Ford	8h. 7m. 2s.

Promedio del ganador: 184km.072.

CLASIFICACION GENERAL

(Mar del Plata - Viña del Mar - Mar del Plata, 4169km.152)

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Dante Emiliozzi	Ford	26h.19m.57s.4/5
2º	13	Rodolfo de Alzaga	Falcon	26h.46m.57s.
3º	75	Atilio Viale	Falcon	27h.17m.25s.1/5
4º	26	Raúl Chabert	Ford	29h.42m. 9s.4/5
5º	10	Eduardo Casá	Ford	29h.42m.29s.1/5
6º	7	Norberto Polinori	Chevrolet	31h. 1m.18s.
7º	4	Raúl Jara	Chevrolet	31h.10m. 3s.1/5
8º	57	Armando Bergamini	Chevrolet	32h. 2m.28s.
9º	33	Nello Marsilli	Ford	32h.14m.15s.3/5
10º	17	Antonio Bertolotto	Ford	32h.52m.15s.1/5
11º	31	Héctor Rey	Ford	33h.14m.21s.1/5

Promedio del ganador: 158km.325.

Oscar Cordonnier, ganador de la última etapa, no entra en la general por haberse reenganchado en Viña del Mar.







HUGO Gimeno, el lamentable abandono de la última etapa, había hablado antes de que finalizara la competencia por los micrófonos de Eduardo Emilio D'Agostino, desde el mismo lugar donde se produjo la deserción. Manifestó Gimeno que la máquina venía muy bien y buscaba el triunfo parcial como el que lograra en Venado Tuerto, pero que una falla de cálculo al cargar nafta en la partida lo obligó de apuro a meter otra en su tanque. Con emoción y sinceridad deportiva, el bravo mendocino tranquilizó a todos sus colaboradores adjudicándose toda la culpa en lo sucedido. Faltaba entonces conocer la opinión sobre el Gran Premio de quienes protagonizaron sobre el final las situaciones de mayor expectativa. Nos referimos a Cordonnier, ganador de la etapa, Emiliozzi, que hizo suyo el Gran Premio y Alzaga, dominador de Los Andes ida y vuelta y los esperamos a su llegada al Parque Cerrado en Mar del Plata.

ALZAGA CONTENTO. Dentro de la euforia del recibimiento, Rodolfo de Alzaga hizo un aparte y a nuestra primera pregunta contestó:

—Yo soy muy amigo de Juan Manuel Bordeu. Cuando lo vi detenido no pensé en el accidente. Creí que tenía inconvenientes con la máquina y paré para preguntarle si precisaba alguna cosa para seguir. Pero cuando comprobé de lo que se trataba, con la premura del caso obré como correspondía entre compañeros de una misma causa en el camino. La carrera pasaba en ese momento a segundo término.

—¿Pudo clasificarse mejor?

—Dejo los cálculos por cuenta de ustedes. En la primera etapa perdí 35 minutos que fueron decisivos. Después para cumplir como lo hicimos, yo puse lo que sabía y el coche lo suyo, que es mucho.

—¿Exigió al Falcon más de lo que el Falcon podía dar?

—En ningún momento, porque por otra parte no tenía ninguna modificación especial para esta carrera. Se trataba simplemente de mantener el coche como sale de fábrica y ver qué pasaba con él. El resultado está a la vista. Hemos regresado con el coche enterito y en condiciones de salir de nuevo.

—¿Ya lo revisó al llegar a Mar del Plata?

—No, pero durante la media hora de neutralización en Azul, fue Oscar Gálvez quien lo miró de arriba abajo. ¿Y saben qué me dijo?

—No.

—¡Se "pasó" la Ford con este coche! Quiero destacar que esta actuación se la dedico precisamente a Oscar Gálvez y que en la última etapa pude colocarme mejor, pero con el segundo puesto asegurado, no tenía porque arriesgar más de lo aconsejable. Por otra parte, tampoco Emiliozzi apuraba demasiado.

"BUSQUE EL GRAN PREMIO". Dante y Torcuato Emiliozzi estaban rodeados de amigos y familiares. Entre estos últimos, la esposa y las hijas de Torcuato, radiantes de alegría por la gran conquista. Y fue la señora de Torcuato la que habló en primer término para decir:

—Yo le había dicho a mi esposo que fueran en busca del Gran Premio y no de las etapas.

Torcuato la mira tiernamente debajo de sus gafas oscuras mientras acaricia a las hijas. Por su parte, Dante nos dice:

—Pude haber exigido más el coche, pero no había necesidad. Tenía que cuidarme solamente de Alzaga que era mi perseguidor más cercano y procurar cuidar la ventaja que le había sacado.

—¿Peligró en algún momento su chance?

—En una carrera nunca está dicha la última palabra. Un descuido cualquiera malogra todo un esfuerzo. Por otra parte, tenerlo encima a un volante como Alzaga, es cosa seria. De allí que traté de regular la carrera, pero sin dejar de correr fuerte.

Luego se refiere al accidente de Bordeu y manifiesta con pesadumbre:

—Les aseguro que no me imaginé ni remotamente lo que le había sucedido. Vi el coche detenido y pensé que sería un inconveniente mecánico sin trascendencia. Además, a esa velocidad, no se puede pensar mucho. Después me enteré de la verdad y lo lamenté sinceramente.

HABLA CORDONNIER. Oscar Cordonnier no cabe en sí de gozo. Cuando fue a reengancharse en Viña del Mar, confiaba en hacer buen papel al regreso y la máquina le permitió cumplir con esos propósitos.

—Anduvo lindo el coche. Lo exigía y respondía.

—¿Pensó en Venado Tuerto que ganaría la etapa?

—Cada vez que me bajan la bandera siempre pienso en lo mejor y esta vez todo me vino bien.

Hace una breve pausa para responder saludos de amigos y mientras se aleja nos dice:

—Destaquen el gesto de Emiliozzi que cuando yo me le acercaba en el camino, se apartó un tanto para dejarme pasar. Yo ya ganaba la etapa por tiempo, pero con eso pude llegar primero a la meta.



EN PLENA RUTA



—¡Qué barbaridad! Se rompió la parrilla...

—¿Y ahora qué hacemos con el asado que tengo en la guantera?

INTERPRETACION

—No, señor. T. C. no quiere decir "Tarea Cumplida".

¡QUE NENE!

—Papá, cuando vayas a buscar el coche no te enojes si lo vez sobre caballetes. Las gomas se las saqué yo para ir al agua con mis amigos y usarlas de salvavidas para flotar en las olas...

CARTA DE AMOR

Cómo le escribiría a su amada un volante enamorado: "Mi querida "Mercedes". Ya Benz cómo siempre pienso en vos con el "acelerador a fondo" en la recta de mi cariño. ¡Si "bielas" cómo te extraño! No tenés ningún motivo para aplicarme esa suspensión en las cuatro ruedas de mi afecto que es sincero, y tu indiferencia me deja el "chasis" desmantelado sin darle una válvula de escape a esta pena mía..."

ALGO DE LOGICA

La prueba de los "Dos Océanos" en lugar de disputarla en automóvil, ¿no era preferible hacerla como maratón acuática?

REFLEXION

REQUEJO: Ahora me explico lo que significa aquello de "arrojar volantes"...

*

DIRIA UBALDO MARTINEZ

...los mendocinos son volantes de pura uva.

*

PREGUNTA

—¿Qué tiene que hacer Ríos entre "Dos Océanos"?

*

FORMISANO

—Si la "Unión" hace la fuerza, yo tendría que ser imbatible...

*

DIALOGO

—¿Por qué tomás las curvas con tanta precaución?

—Porque la primera vez que las tomé violentamente tuve que casarme.

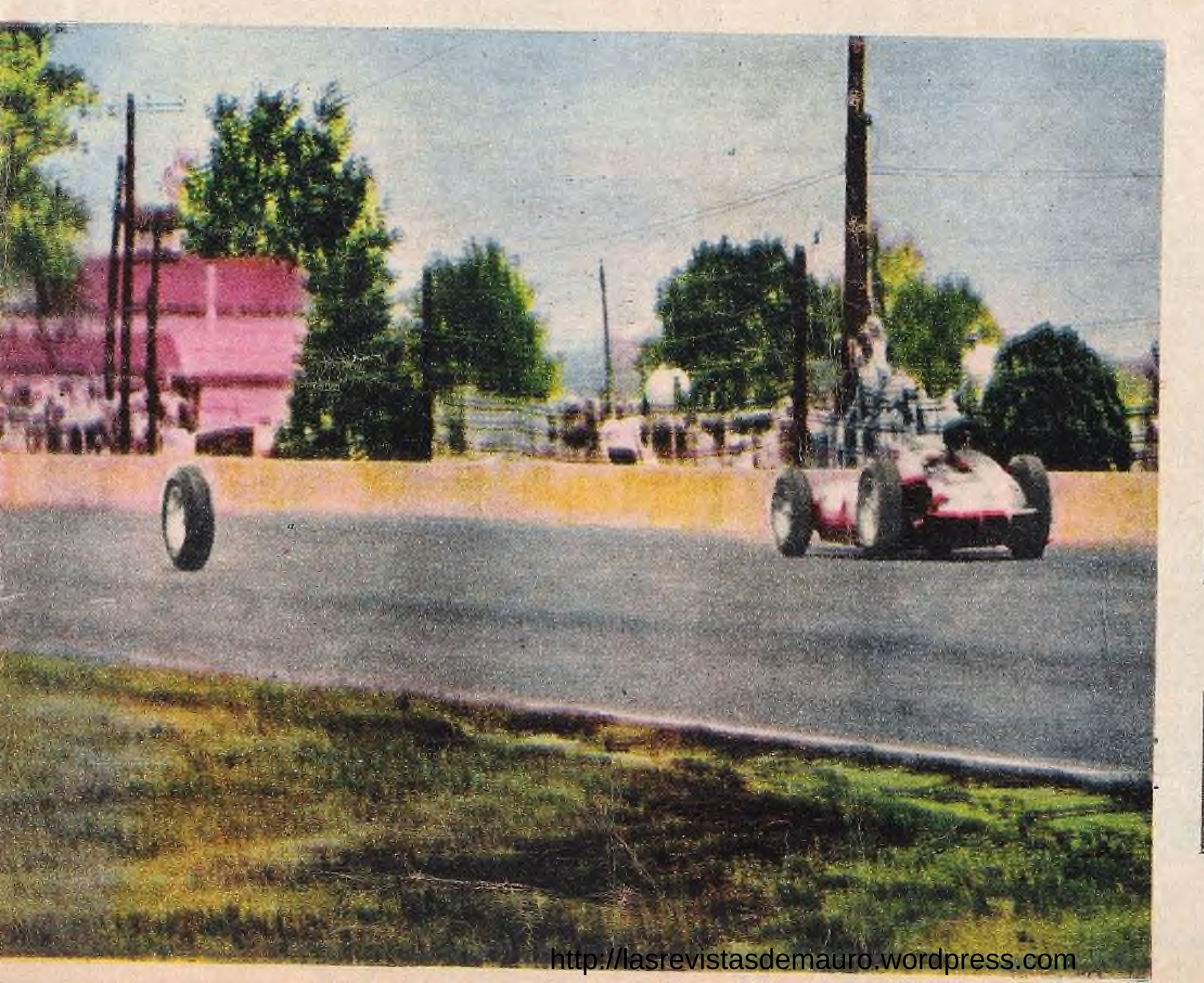
*

PUEDE SER...

—Si Zulma Faiad participara en alguna carrera, ganaría siempre.

—¿Por qué?...

—¿Vos crees que alguno dejaría de seguirla?



Esta escena, por el hecho de ser conocida, no deja de resultar siempre curiosa. Fue en mayo de 1962 durante las 500 Millas de Indianápolis. Parece una carrera con la participación de un coche fantasma. Por el lado de la empalizada corre el coche de Bobby Marsman y a su lado un competidor invisible acosándolo sobre una rueda... que le sacó ventaja. La verdad es que no hay tal coche fantasma ni competidor invisible. Se trata simplemente de la rueda que perdió en carrera el coche de Foyt, mientras que para evitar la embestida de la misma Bobby se va por "el lado de los patos"...

La marca de este envase cuida la salud de su Ford

El buen funcionamiento de su Ford es demasiado valioso para que Ud. lo arriesgue con repuestos falsificados. Acepte solamente los repuestos que están protegidos por la marca FoMoCo y que se venden en su correspondiente envase. Sólo así Ud. obtendrá siempre de su Ford un funcionamiento perfecto. Las imitaciones valen menos, pero cuestan mucho más. Y no olvide que el repuesto legítimo FoMoCo está respaldado por una garantía que cubre ampliamente su calidad.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

REPUESTOS LEGITIMOS **FoMoCo** Garantía de larga vida para su



QUE COMBINACION: "ROLO" ALZAGA Y FRIC-ROT Gābriel COMPETICION!



Felicitamos al doble vencedor de la montaña, Rodolfo de Alzaga, por la magnífica conducción, habilidad y coraje . . ., a Ford Motor Argentina por la performance de su Ford Falcon . . ., y a Oscar Alfredo Gálvez por la pericia en la preparación de la máquina..., y les agradecemos por la confianza depositada en nuestros productos. Vaya, igualmente, nuestro saludo al corredor A. Viale del Carril, que se clasificó tercero.

Amortiguadores **FRIC-ROT GABRIEL** - Moreno 50 - Rosario

